



Vi binder Norge og verden sammen

gjennom bærekraftig luftfart

Års- og bærekraftsrapport 2024

51 351 000

PASSASJERER
5 PROSENT OPP FRA 2023

711 778

AVGANGER OG LANDINGER
1 PROSENT NED FRA 2023

84 PROSENT

PUNKTLIGHET
83 PROSENT I 2023

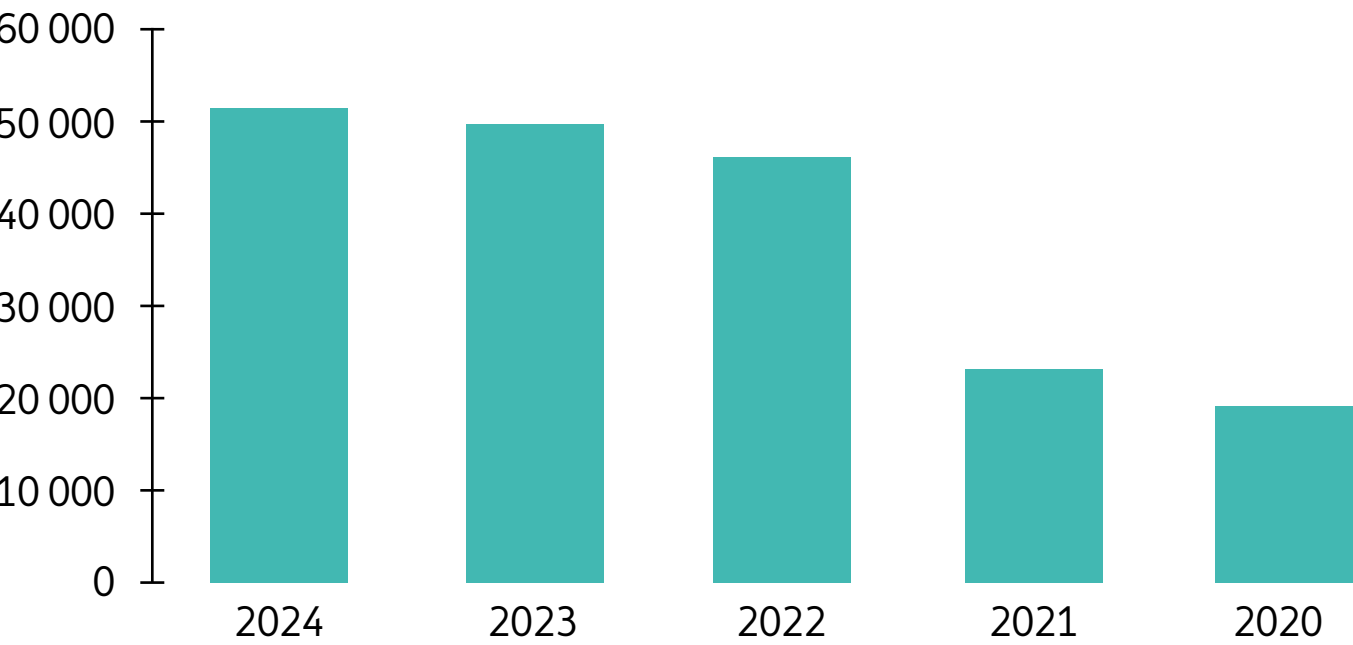
3067

FAST ANSATTE
2870 I 2023

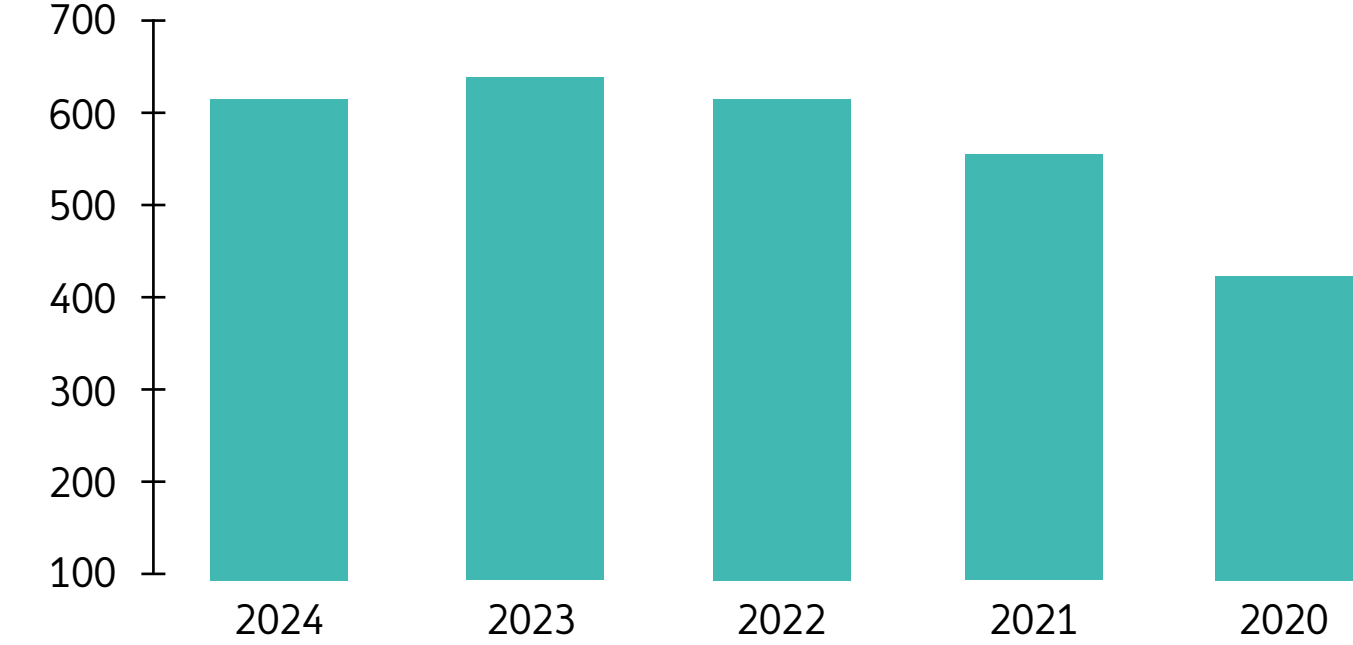


Nøkkeltall

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



Driftsinntekter

12 110

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

8 145

MILLIONER KRONER

Resultat etter skatt

246

MILLIONER KRONER

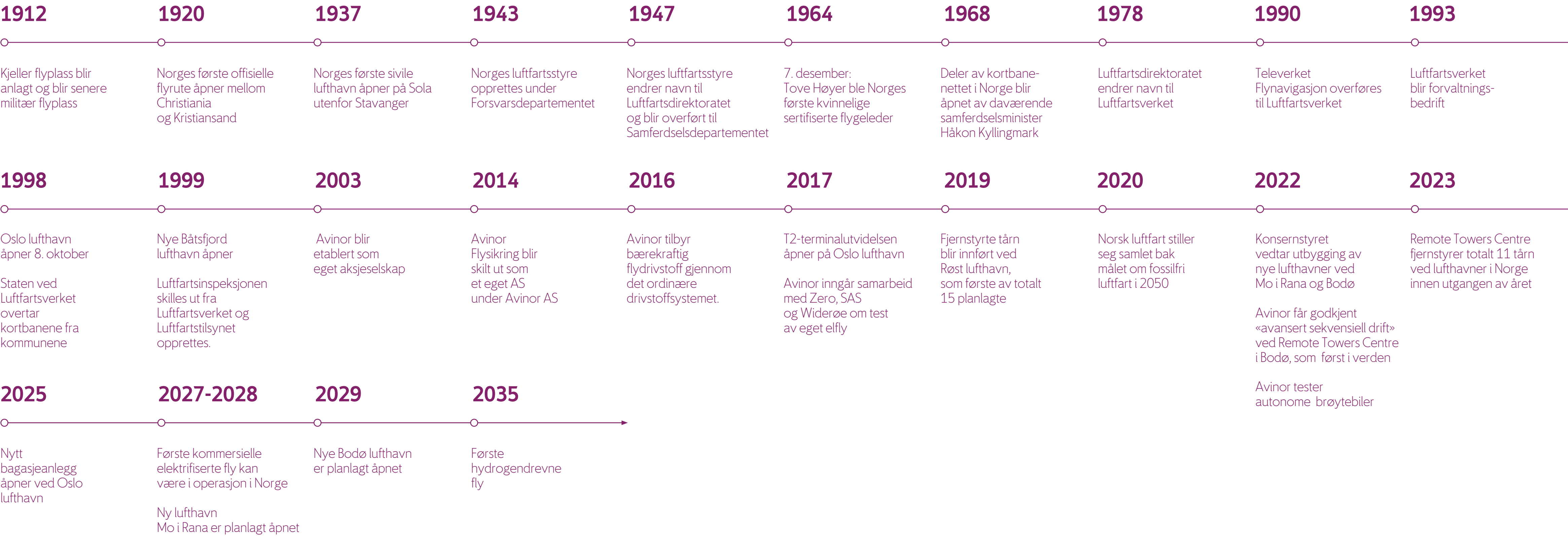
MILLIONER KRONER	2024	2023	2022	2021	2020
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 468	9 903	9 007	4 514	3 658
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 389	2 214	2 122	1 576	1 460
Sum driftsinntekter konsern	12 110	11 514	10 419	9 314	8 183
EBITDA Konsern ¹⁾	3 965	3 559	3 069	2 960	1 850
Resultat etter skatt	246	304	427	208	-724
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	51 351	49 015	44 727	22 400	20 000
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	618	624	618	564	428

“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

Introduksjon		4. Bærekraftsrapport		6. Økonomi	
Avinors historie - og veien videre	5	4.1 Generelle opplysninger (ESRS 2)	34	6.1 Økonomiske resultater Avinorkonsernet.....	137
Konsernsjef og styreleder har ordet	6	4.2 Miljø.....	60	6.2 Økonomiske resultater Avinor AS.....	140
2. Om Avinor		4.3 Sosiale forhold	101	6.3 Regnskap med noter Avinorkonsernet og Avinor AS.....	141
2.1 Beskrivelse av selskapet.....	9	4.4 Forretningsetikk og styring	123	6.4 Erklæring fra styret og konsernsjef.....	208
2.2 Avinor Flysikring AS.....	11	5. Risikoforhold		6.5 Uavhengig revisors beretning.....	210
2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap.....	12	5.1 Risiko relatert til flytrafikkvolum	129	6.6 Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet	212
2.4 Luftfartstilsynet	13	5.2 Regulatoriske risikofaktorer	131	7. Vedlegg	
2.5 Ledende organer	14	5.3 Avinor kan bli negativt påvirket av uønskede cyber- og informasjonssikkerhetshendelser	132		
3. Strategi og utvikling		5.4 Risiko ved investeringsaktiviteter	133		
3.1 Generelt.....	21	5.5 Finansielle risikofaktorer	134		
3.2 Luftfart som del av fremtidens bærekraftige transportsystem	22	5.6 Miljømessige forhold.....	135		
3.3 Strategiske prioriteringer	26				
3.4 Avinors prosjektportefølje.....	29				

Avinors historie - og veien videre



2024: Avinor er på sin største endringsreise til nå

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, på en sikker, kostnadseffektiv og miljøvennlig måte. Det skal være et rutetilbud til alle deler av landet med gode frekvenser, samt god regularitet og punktlighet.

For en infrastrukturvirksomhet som Avinor, med høye faste kapasitetskostnader, er det sentralt å legge til rette for et trafikkvolum som gir god kapasitetsutnyttelse.

2024 var preget av endrede trafikkmønstre etter pandemien og en stor teknologitransformasjon. Dette vil også prege Avinor i årene fremover. Drift og utvikling krever mer kapasitet og ny kompetanse, samtidig som det foregår et generasjonsskifte blant Avinors ansatte. Geopolitiske spenninger medfører økt ressursbruk til beredskap og sikkerhet som gir utslag i økte kostnader. Nye og flere oppgaver øker det totale omfanget av Avinors virksomhetsområde. I sum betyr dette at selskapet står i en større endringsreise enn noen gang tidligere.

Finansielt ble konsernets inntjening og lønnsomhet styrket i 2024 drevet av økt trafikkvolum og forbedret driftsmargin.

Trafikkbildet

I 2024 reiste 51 millioner passasjerer til og fra Avinors lufthavner. Det er en økning på 5 prosent sammenlignet

med 2023. Utenlandsreisende økte mest, med 9 prosent, og fortsetter å drive passasjerveksten, mens innenlandsreisende økte med 2 prosent.

Sammen med norsk reise- og næringsliv konkurrerer Avinor med andre land om flyselskapenes kapasitet og ruteproduksjon. Utvidelse av eksisterende ruter og etableringen av nye nasjonale og internasjonale ruter bidrar til å stimulere til økt økonomisk aktivitet både regionalt og nasjonalt. Avinor opplever i dag en krevende konkurransesituasjon og ser at rutetilbudet i flere land rundt oss øker betydelig sterkere enn i Norge. Avinor vil arbeide med å utnytte handlingsrommet innenfor gjeldende regelverk ved bruk av målrettede insentiver for å stimulere ønsket trafikkutvikling.

Omstilling til bærekraftig luftfart krever ledelsesfokus og investeringer

Avinor skal i samsvar med vitenskapsbaserte klimamål redusere egne klimagassutslipp med 42 prosent innen 2030, og tilrettelegge for reduserte klimagassutslipp fra fly gjennom bærekraftig drivstoff, kurvede innflygninger og ladeinfrastruktur. I april 2024 etablerte Avinor og Luftfartstilsynet Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy, og i desember samme år ble den første intensjonsavtalen om testing og demonstrasjon underskrevet. Dette er et viktig første steg på veien mot innfasing av null- og lavutslippsteknologier i norsk luftfart som vil gi verdifull

kunnskap og erfaring å bygge videre på. At regjeringen satte av 1 milliard kroner til fremskyndet innfasing av null- og lavutslippsteknologier i Nasjonal transportplan for 2025-2036 og deretter fulgte opp med en allokering av 50 millioner kroner til Avinor og Luftfartstilsynet for å utvikle testarena i statsbudsjettet for 2025 gir viktige og tydelige politiske signaler.

Teknologitransformasjonen foregår med stor samtidighet

Avinor står midt i en stor teknologisk endringsagenda. Fjernstyrte tårn, omfattende teknologisk transformasjon for luftromsstyring, bruk av data og kunstig intelligens, skybaserte tjenester, og passasjerprediksjoner er eksempler på pågående teknologiprojekter som vil kreve endringer i både kompetanse og arbeidsprosesser.

Det fjernstyrte tårnsenteret i Bodø markerte i 2024 fem år med sikker, stabil og effektiv drift. Tårnsenteret opererer nå 14 lufthavner og videre gevinstrealisering vil skje fortløpende. Dagens tårnsystem på Oslo lufthavn ble innført på slutten av 1990-tallet, og er kontinuerlig videreutviklet og oppgradert i takt med nye behov og krav. Nå skal det gamle systemet erstattes med et nytt, som skal være fleksibelt, pålitelig og kostnadseffektivt, og kunne tilpasses internasjonale krav og ny teknologi. Prosjektet er et av flere Avinor-prosjekter som skal legge til rette for en større digitalisering av dagens luftromskontroll i løpet av de neste årene.

I 2024 inngikk Avinor også en avtale om implementering av neste generasjon system for trafikkstyring av droner i hele det norske luftrommet. Dette er et verktøy for både droneoperatører og lufttrafikkjentesten som skal bidra til at droner kan operere trygt og effektivt sammen med bemannede luftfartøy og andre droner, spesielt i lavere luftrom hvor det er en betydelig økende aktivitet.

Future Air Traffic Management System (FAS) er Avinors største teknologiprojekt noensinne. Dette er en del av en EU-pålagt digitaliseringsagenda av det europeiske luftrommet og styres tett sammen med Europeiske myndigheter, internasjonale partnere, og tilsvarende aktører i resten av Europa. Målet er å innføre et nytt og moderne system for styring av luftrommet og overflygninger i vårt luftrom.

Justerte avgifter vil sikre finansielt bærekraftige rammebetingelser

Avinor har vært i en krevende økonomisk situasjon helt siden utbruddet av Covid-pandemien i mars 2020, da Avinors inntekter ble kraftig redusert. Økt geopolitisk usikkerhet, forstyrrelser i globale forsyningskjeder, innstramminger i tax-free innførselskvoter og sterk lønns- og prisvekst i løpende drift og i prosjekter medførte ytterligere økonomisk ubalanse. Trafikkavgifter som tilfaller Avinor for lufthavnvirksomheten og flysikringstjenesten ble i samme periode ikke regulert i samsvar med den reelle underliggende kostnadsveksten for tjenestene, blant annet drevet av den generelle inflasjonen i perioden.

I tillegg har Avinor blitt pålagt både flere oppgaver for samfunnet uten tilhørende kostnadsinndekning og gjennomføring av flere store samfunnspålagte investeringer. Tiltak for å forbedre inntekter og redusere kostnader har de siste årene hatt høy prioritet i Avinor. Det har vært løpende dialog med Samferdselsdepartementet i lang tid om hvordan Avinors finansielle stilling kan bedres. I tillegg til en flerårig plan for luftfartsavgiftene, vil vedtaket i statsbudsjettet for 2025 om omfordeling av flypassasjeravgiften på 600 millioner kroner fra staten til Avinor, bidra vesentlig til å oppnå dette.

Kontinuerlig arbeid med kostnadsreduksjoner

Avinor har over flere år arbeidet med å øke produktiviteten og har kuttet nærmere 1 milliard kroner i kostnader under og etter pandemien. Samtidig vil kostnadene øke fremover blant annet som følge av myndighetspålegg og nye samfunnspålagte oppgaver. Rammevilkår og store endringskostnader, primært innenfor teknologi, gjør det krevende å realisere vesentlige kostnadsreduksjoner på kort sikt. Avinor arbeider aktivt og helhetlig for å redusere kostnader der det er mulig.

Økt beredskap, økende portefølje og behov for investeringer

Geopolitisk uro og implementering av nye sikkerhetskrav i luftfarten gir store utslag i investeringer og ressursbruk. Økt omfang av og betydelig usikkerhet rundt Forsvarets tjenester påvirker mange av Avinors lufthavner. Samtidig vokser porteføljen med nye oppgaver og utvikling av lufthavner. Avinor bygger to nye flyplasser, i Bodø og i Mo i Rana. Dette er store utbyggingsprosjekter for Avinor, også i norsk målestokk,

som legger press på Avinors organisasjon i både utbyggings- og driftsfasen. I august overtok Avinor driften av Andøya lufthavn. Her kreves store investeringer for å ivareta Forsvarets behov, mens i Tromsø skaper kapasitetsutfordringer behov for vurdering av videre utvikling. Det er også økt behov for reinvesteringer som følge av et stadig vedlikeholdsetterslep flere steder etter pandemien.

Å drifte og utvikle samtidig krever mer kapasitet og ny kompetanse

Et generasjonsskifte pågår i Avinor. I 2030 er en tredjedel av arbeidstokken over 60 år, hvis det ikke rekrutteres. Andelen som pensjonerer seg øker derfor i årene som kommer og om lag 40 prosent av arbeidsstokken i Avinor kan gå av med pensjon i løpet av de neste ti årene. Flere store endringsprosesser foregår samtidig. Kompetanseutvikling og tilpasning av organisasjonen vil kreve stor endringskapasitet fra Avinors ansatte i tillegg til vanlig drift. Tydelige målbilder med langsiktige prosesser vil gjøre en slik endringsagenda håndterbar og mulighetsorientert.

Samtidig som selskapet er på denne omfattende endringsreisen, leverer Avinors ansatte på samfunnsoppdraget hver eneste dag og sørger for sikker, stabil og effektiv drift av 43 lufthavner samt flysikring for både sivil og militær luftfart i hele Norge. Fremover vil det være helt sentralt for Avinor å videreutvikle en operasjon som sikrer gode og forutsigbare leveranser overfor våre kunder, partnere og passasjerer. Avinor binder Norge sammen og Norge sammen med resten av verden. Selskapet er godt rustet til å møte de utfordringene som ligger foran oss.



Abraham Foss,
konsernsjef



Tone Wille,
styreleder



2. Om Avinor

2.1 Beskrivelse av selskapet

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, kostnadseffektiv og bærekraftig måte og den skal sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende. Avinor eier, drifter og utvikler 43 lufthavner¹, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy helikopterhavn. I tillegg leier Avinor ut Haugesund lufthavn til eksterne aktører, og eier Fagernes lufthavn som ikke har operativ drift. Selskapet eier, drifter og utvikler også kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for flynavigasjon.

Avinor AS er et statlig heleid aksjeselskap under Samferdselsdepartementet, og er en del av statens samlede sektorpolitikk på luftfartsområdet. Avinor er definert som et kategori 2 selskap hvor statens målsetting er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Aksjelovens alminnelige regler gjelder for selskapet med noen særregler knyttet til statlig eierskap. Staten skal utøve formell Eiermyndighet gjennom generalforsamling og legge statens prinsipper for god Eierstyring til grunn. Eier avgjør hvilke lufthavner selskapet til enhver tid skal drive og hvilke samfunnsopplagte oppgaver selskapet skal ha ansvar for. Som sektormyndighet setter Samferdselsdepartementet

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

rammer for Avinors virksomhet gjennom Nasjonal transportplan, gjennom å regulere Avinors avgifter, gi konsesjoner til lufthavnene og gjennom øvrig regulering på luftfartsområdet. På flysikringsområdet er Avinor Flysikring AS utpekt av Samferdselsdepartementet til nasjonal yter av underveistjenesten og innflygingstjenester, samt lokale tårn- og innflygingstjenester og flygeinformasjonstjenester (AFIS).

En effektiv oppnåelse av de sektorpolitiske målene innebærer at selskapet løser samfunnsoppdraget på sikker og mest mulig kostnadseffektiv og bærekraftig måte.måte. Avinor legger stor vekt på å være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart gjennom konkret satsing og tilrettelegging for null- og lavutslippsluftfart.

Avinor utfører og finansierer en rekke samfunnsopplagte oppgaver innenfor både lufthavndrift og flysikringstjeneste. Blant de viktigste er tjenester til helsesektoren, Forsvaret, tolletaten og politiet. Videre utfører Avinor utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet og representerer luftfartssektoren i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Avinor samarbeider tett med Forsvaret både strategisk og operativt om infrastruktur og tjenester på en rekke lufthavner og flysikringstjenesten.

Forsvaret kan operere på alle Avinors lufthavner. Samarbeidet på lufthavnene reguleres gjennom egne avtaler som blant annet spesifiserer hvordan partenes kostnader skal fordeles.

Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden. Avinor spiller en viktig rolle i totalforsvaret.

Avinor er selvfinansiert gjennom de to hovedinntektskildene trafikkinntekter og leieinntekter fra kommersielle aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Begge disse inntektskategoriene påvirkes av trafikkvolum (antall flybevegelser og antall passasjerer). De regulerte trafikkinntektene utgjør litt under

halvparten av Avinors samlede inntekter. Samfunnsoppdraget legger til grunn en samfinansieringsordning mellom lufthavnene, der lønnsomme lufthavner finansierer de ulønnsomme. Denne finansieringsmodellen betegnes som Avinor-modellen.

Avinors trafikkinntekter fra lufthavn- og flysikringsvirksomheten betales av flyselskapene. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom underveisinntekter fra flyselskapene, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjenester.

Lufthavnvirksomheten

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

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

Alle Avinors lufthavner hadde ruteflygninger innenlands i 2024. 14 av lufthavnene hadde også utenlandsflygninger (charter og/eller rute). Lufthavnene i Stavanger, Bergen, Florø, Kristiansund, Brønnøysund og Hammerfest er faste baser for transport av passasjerer og gods mellom fastlandet og installasjoner for offshore petroleumsvirksomhet.

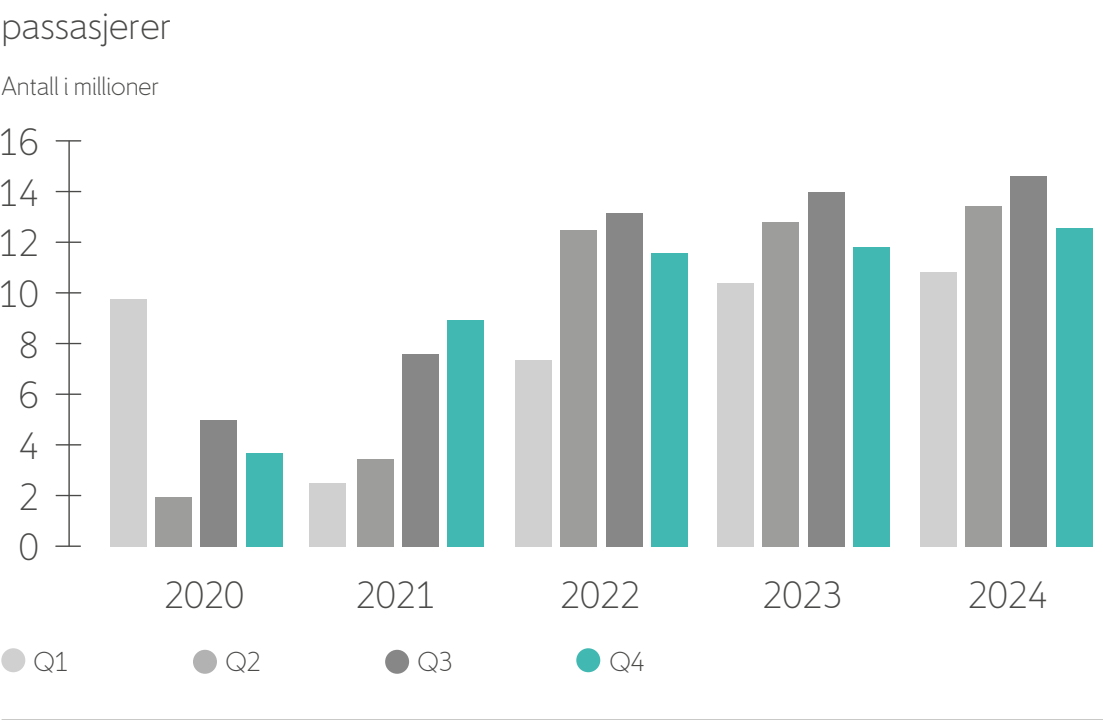


Konsernets kommersielle inntekter består i hovedsak av omsetningsbaserte husleieinntekter fra leietakere som tilbyr kommersielle tjenester på Avinors arealer. Viktige områder er tax-free-handel, varehandel, parkering, servering, reklame, flydrivstoff, bakketjenester og hoteldrift. Den kommersielle virksomheten på lufthavnene er, med noen få unntak, konkurranseutsatt.

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

2.1.1 Trafikk i 2024

Det reiste 51,4 millioner passasjerer via Avinors lufthavner i løpet av 2024. Dette er 4,8 prosent flere enn i 2023. Nedenstående oversikt viser passasjertrafikk per kvartal for årene 2020 – 2024:



Passasjervolumet for årene 2020-2024 fordelte seg på lufthavnene som følger:

	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo lufthavn	9,0	9,4	22,5	25,1	26,4
Bergen Lufthavn	2,7	3,2	5,9	6,4	6,5
Stavanger lufthavn	1,7	1,8	3,6	4,0	4,0
Trondheim lufthavn	1,8	2,0	3,8	4,0	4,0
Regionale lufthavner	5,2	6,0	9,0	9,6	10,4
Total	20,4	22,0	44,7	49,0	51,4

I 2024 var veksten i passasjertrafikken 8,9 prosent for utenlandstrafikk og 1,9 prosent for innenlandstrafikk. Offshore-trafikken hadde en nedgang i antall passasjerer på 5,6 prosent sammenliknet med 2023.

Antallet flybevegelser i 2024 gikk ned med 1 prosent sammenliknet med 2023. For internasjonale flybevegelser var det en økning på 4,5 prosent, mens flybevegelser innenlands hadde en nedgang på 2,8 prosent.

I 2024 ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 84 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

Som i 2023 er det økning i utenlandstrafikk som driver passasjerveksten i 2024. Selv om antallet passasjerer har gått opp, var det i 2024 nedgang i antallet flybevegelser. Antallet passasjerer per flygning er dermed økende. Fyllingsgraden var rekordhøye 73,1 prosent i 2024, fordelt på 76,9 prosent på utland og 70,5 prosent på innland. Ifølge Eurocontrol sin

statistikk er Norge det tiende største landet i Europa målt i avganger og ankomster.

Norwegian Air Shuttle startet 2024 med å få godkjent oppkjøpet av Widerøes Flyveselskap og er nå samlet den største aktøren ved Avinor sine lufthavner med en markedsandel på 49,8 prosent i 2024. Scandinavian Airlines Systems (SAS) er nummer to med en markedsandel på 33 prosent. Avstanden til de neste på topp fem listen er stor: KLM, Lufthansa og Wizzair har henholdsvis 3 prosent, 2,3 prosent og 1,9 prosent markedsandel.

I 2024 økte det totale fraktvolumet ved Avinors lufthavner til 226 374 tonn, en vekst på 14 prosent fra 197 806 tonn i 2023. Økningen var i stor grad drevet av høyere importvolumer, spesielt innen netthandel, med en total importvekst på 12 000 tonn sammenliknet med året før. Til tross for at den samlede fraktkapasiteten forble uendret fra 2023, var utnyttelsen av eksisterende ruter mer effektiv. Dette bidro til en betydelig bedre balanse mellom import og eksport.

Aktiv ruteutvikling er et strategisk satsningsområde for å sikre nok tilgjengelighet for alle reisende og bidra til verdiskapning for Norge. Eksport av frakt er Avinors største konkurransefortrinn for å tiltrekke seg nye langdistanseruter. I 2024 ble det etablert flere langdistanseruter til Asia, hvor frakt hadde en betydelig rolle for etableringen. Nye ruter etableres også som følge av økt interesse for Norge og spesielt Nord-Norge som turistdestinasjon. Særlig Tromsø lufthavn opplevde stor vekst i utenlandske flyruter og passasjerer. Her var antall passasjerer på internasjonale flyruter 558 000 i 2024, som var mer enn en dobling fra 2023.

Antall overflyvninger i norsk luftrom i 2024 var 81 000, en økning på 8 prosent i forhold til 2023.



2.2 Avinor Flysikring AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og har i tråd med samfunnsoppdraget ansvaret for lufttrafikkjentesten til sivil og militær sektor. Selskapet har inndelt virksomheten i underveistjenester, tårntjenester og flygeinformasjonstjenester (AFIS). Teknisk infrastruktur for

navigasjon, kommunikasjon og overvåkning (herunder utstyr på lufthavnene og i kontrollsentralene) utgjør den nasjonale kjerneinfrastrukturen for flynavigasjon. Ansvaret for drift og utvikling ligger i konsernets teknologidivisjon, som ligger i morselskapet Avinor AS.



Avinor Flysikring har et tett operativt samarbeid med Forvaret generelt og spesielt i forbindelse med NATO-øvelser. Virksomheten spiller også en viktig rolle inn mot totalforsvaret. Norges økte prioriteringer av forsvarssektoren og forsterket nasjonalt fokus på samfunnssikkerhet og beredskap forventes å prege Avinors flysikringsvirksomhet i årene fremover.

Avinor Flysikring AS ble høsten 2024 utpekt av Samferdselsdepartementet som nasjonal leverandør for underveistjenesten i norsk luftrom frem til utløpet av 2040. Det var svært viktig for selskapet med lang utpekingstid for å sikre nødvendig forutsigbarhet. Underveistjenesten er tett knyttet til statens evne til å utøve suverenitet over sitt eget luftrom og dette sikres gjennom en langvarig utpeking.

Innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester er det i flere land innført konkurranse. Avinor Flysikring AS vant sommeren 2024 anbudskonkurransen for tårnkontrolltjenesten ved Sandefjord lufthavn, Torp for en periode på 8 år.

EUs regelverk innenfor Single European Sky (SES) stiller blant annet krav til underveistjenestens leveranser og bindende implementering av ny teknologi gjennom EUs Masterplan for teknologiimplementering i europeisk luftrom, ATM Masterplan. Gjennom dette regelverket reguleres også tjenesteyters inntekter. I desember 2024 trådte den såkalte SES 2+ oppdateringen i kraft. I 5-årige referanseperioder setter SES 2+ ytelseskrav til leveranser og avgiftsinntekter innenfor områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet.

Ytelseskravene skal oppfylles gjennom nasjonale ytelsesplaner. Ytelsesplanen for Norge leveres av Samferdselsdepartementet, og basert på denne vedtar EU avgiftsnivået til tjenesteyter i perioden.

Referanseperiode 4 (RP4) går fra 2025 til utløpet av 2029. Ytelseskravene for RP4 (de såkalte «Union Wide Performance Targets») ble besluttet av EU-kommisjonen i juni 2024. De lokale/nasjonale målsettingene skal være konsistente med de felles-europeiske målsettingene som dermed gir strenge føringer for kostnads- og avgiftsutviklingen.

Gjennom SES-regelverket som regulerer tjenesteyters inntekter, har EU fastsatt krav til europeisk teknologiutvikling. Med bakgrunn i forpliktelsene Norge har gjennom SES-regelverket, følger Avinor EUs implementeringsplan for ny teknologi. Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS).

EU har opprettet finansieringsmekanismen Connecting Europe Facility (CEF) Transport som skal bidra med økonomisk støtte til medlemslandene for implementering av ny teknologi i tråd med kravene i ATM Masterplan. Under EØS-avtalen har Norge og norske aktører ikke tilgang til midlene under CEF Transport og det er ikke etablert alternative løsninger innenfor nasjonalt virkemiddelapparat. Avinor må derfor finansiere det teknologiske skiftet gjennom egne inntekter. Avinor Flysikring AS stilles dermed i en dårligere konkurransemessig situasjon enn flysikringsleverandører i EU.

2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Avinor spiller en sentral rolle innen luftfart i Norge, med ansvar for samfunnskritisk infrastruktur både på bakken og for styring av luftrommet. Nettverket av lufthavner bidrar til bærekraftige lokalsamfunn i hele landet. Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge og luftfart er definert som en kritisk samfunnsfunksjon. Dette gjør Avinor til en viktig aktør i totalforsvaret og Avinor samarbeider med sivil og militær sektor i tråd med totalforsvarskonseptet.

Kontinuerlig utvikling i trusselbildet, den sikkerhetspolitiske situasjon og endrede behov hos andre nøkkelaktører innen samfunnssikkerhet, følges opp fortløpende. Avinor har identifisert samordning av beredskap som en av de største utfordringene i årene som kommer. Det er iverksatt tiltak for å forbedre konsernets tilnærming til samfunnsikkerhetsmessige forhold. Gjennom 2024 ble det iverksatt tiltak som bidrar til robuste systemer og høy pålitelighet i Avinors leveranser på lufthavner og i luftrommet.

2.3.1 Samfunnssikkerhet

Avinors strategi for samfunnssikkerhet er utarbeidet i samsvar med Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Konsernets overordnede målsetning i strategien er at lufthavndriften og flysikringstjenesten skal ha god motstandskraft mot negativ påvirkning fra både naturhendelser og menneskeskapte hendelser. Virksomheten skal hurtig kunne reetablere en normalsituasjon etter hendelser. Strategien omfatter investeringer, drift og samhandling. Avinor

inkluderer øvrige aktører ved både øvelser og ved håndtering av hendelser.

For å styrke konsernets evne til å imøtekomme kravene til personellsikkerhet og informasjonssikkerhet fokuserer Avinor på dette i alle faser av anskaffelses-, ansettelses- og kontraktsforhold. Gjennom innsikt i egne sårbarheter og avhengigheter hensyntas trusselbildet slik at risiko reduseres. Videre er det arbeidet med riktig dimensjonering av fysiske sikringstiltak og prosesser. Vedlikehold av eksisterende beskyttelsestiltak for å ligge i forkant av forventede krav er løftet frem som et fremtidig satsningsområde.

Etter Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 ble det innført et økt sikkerhetsnivå med fokus på sikring av kritisk infrastruktur og driftskontinuitet. Avinor har opprettholdt dette sikkerhetsnivået. Avinor deltar aktivt i det nordiske samarbeidet for å koordinere infrastrukturinitiativ på tvers i Norden.

2.3.2 Beredskap og krisehåndtering

Med bakgrunn i krigen i Ukraina, styrking av Norges forsvarsevne og utvidelsen av NATO, har nasjonale sikkerhetsinteresser vært en viktig faktor i Avinors arbeid med opprettholdelse av beredskap. Det er gjennomført øvelser innen kompetanseheving for å sikre at hele kriseorganisasjonen er forberedt på håndtering av ulike typer hendelser. Konsernets øvingsplaner og krisehåndteringsplaner er forbedret på flere områder.

Konsernet håndterte flere hendelser gjennom året der teknisk nedetid og værforhold medførte konsekvenser for trafikkavviklingen. Ingen hendelser medførte alvorlige konsekvenser. Læring fra disse hendelsene tas inn i forbedringsarbeidet og bidrar til styrket håndteringsevne i fremtiden.

Avinor har videreført arbeidet med bruk av deteksjonssystem for droner med sentral overvåkning ved en rekke lufthavner. Erfaring viser at det er stedvis store utfordringer relatert til overholdelse av restriksjonsbestemmelser for droneflyging ved lufthavner. Deteksjonssystemet bidrar til bedre flysikkerhet og gir verdifull innsikt når det gjelder dronebruk i samfunnet generelt.

2.3.3 Totalforsvaret

Avinor spiller en aktiv rolle i totalforsvaret ved å arbeide tett med andre samfunnsaktører om utvikling av planverk. Avinor har samarbeidet nært med Luftforsvaret for å utvikle kvalitetssikrede planer for mottak av allierte styrker og støtte for nasjonale styrker. Dette samarbeidet er viktig da disse styrkene vil være avhengige av Avinors tjenester og infrastruktur for å utføre sine oppdrag. Avinors lufthavner og flysikringstjenesten har tilrettelagt for militær øvingsaktivitet hvor interaksjon mellom NATOs nye medlemsland i Norden er testet og øvet. Avinor har videreført styrkingen av egen kapasitet til å håndtere gradert informasjon.

DETTE ER AVINORS FLYSIKRINGSTJENESTER

1. Tårn- og innflygingskontrolltjenester:

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

2. Flygeinformasjonstjenester:

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

3. Underveistjeneste (Områdekontrolltjeneste):

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

4. Flyværtjenester:

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

2.4 Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet er Norges nasjonale luftfartsmyndighet og fører tilsyn med Avinors virksomhet, utsteder godkjenninger for lufthavner og flysikringstjenesten og utvikler regelverk. Deres overordnede mål er en trygg og samfunnsnyttig luftfart. Luftfartstilsynet er direkte underlagt Samferdselsdepartementet som blant annet fastsetter mål, prioriteringer og krav til Luftfartstilsynets virksomhet.

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Luftfartstilsynet for 2024, er følgende oppdrag av særlig interesse for Avinor:

- å slutføre arbeidet med å forberede integrering av droner i luftrommet gjennom et rettslig rammeverk som skal klargjøre ansvarsforhold og roller for kunngjøringstjenesten og CIS (Common Information Service)
- opprette et sikkerhetsforum for droner
- forberede implementering og gjennomføring av tilsynsoppgaver som følger av nye felleseuropeiske regler om bakketjenester på lufthavner (Ground Handling)
- fortsette samarbeidet med Avinor om å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart samt å bidra inn mot blant annet arbeidet for å fremskynde innfasingen av null- og lavutslipps-luftfart i Norge

Avinor samarbeider med Luftfartstilsynet om å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart. Samferdselsdepartementet pålegger Luftfartstilsynet å fortsette dette arbeidet samt å bidra inn mot blant annet arbeidet for å fremskynde innfasingen av null- og lavutslippsluftfart i Norge.



2.5 Ledende organer

2.5.1. Generelt

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

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling.

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

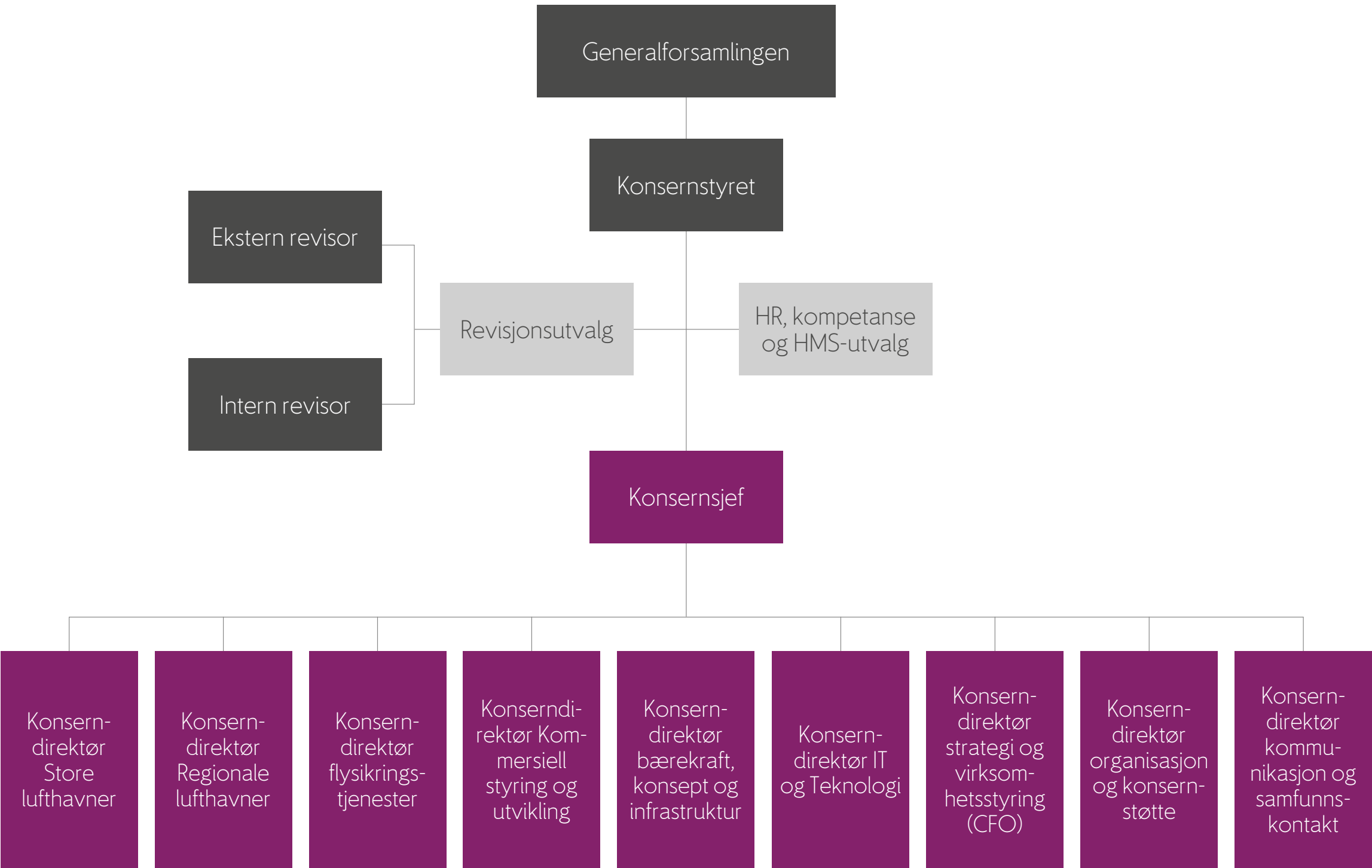
Styret har etablert to underutvalg:

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

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

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

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



2.5.2 Styret og konsernledelsen

Presentasjon av styret



Tone Wille
(1963)

Verv i Avinor
Styreleder. Leder av HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget

Medlem av styret siden
2024

Utdanning
Siviløkonom, Norges Handelshøyskole

Andre roller og verv
Tidligere CEO og CFO i Posten Bring. Styreleder i Internasjonal Post Corporation og Norled AS. Styremedlem i Cermaq Group AS.



Ola Henrik Strand
(1957)

Verv i Avinor
Styrets nestleder

Medlem av styret siden
2012

Utdanning
Excecutive MBA i Strategisk ledelse, Norges Handelshøyskole. Hærens Krigsskole. Trondheim Økonomiske Høgskole.

Andre roller og verv
Tidligere CEO Global Fresh Food Inc, Coop Norge SA, SAS Norge AS og SAS Ground Services Norway AS. Styreleder i St.Olavs Hospital HF, Innovasjon Norge, Nordic Logistics Group AS, Cargo Linea AS, B. Iversen Spedisjon AS. Styrets nestleder Transport Økonomisk Institutt. Tidligere styreleder Helse Midt Norge RHF.



Rolf Gunnar Roverud
(1958)

Verv i Avinor
Styremedlem. Medlem av HR- kompensasjons- og HMS-utvalget

Medlem av styret siden
2021

Utdanning
Mastergrad i økonomi, endringsledelse og generell ledelse, Handelshøyskolen BI.

Andre roller og verv
Tidligere administrerende direktør i Infranord Norge AS, konsernsjef i Scana Industrier ASA, visekonsernsjef i NSB AS og div. direktørroller i Saga Petroleum ASA. Tidligere styreleder i Flytoget AS, Nye Veier AS og Kolumbus AS.



Fridtjof Berents
(1972)

Verv i Avinor
Styremedlem. Medlem av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2024

Utdanning
Cand. oecon., Universitetet i Oslo. MBA, Norges Handelshøyskole.

Andre roller og verv
Administrerende direktør i Toluma AS. Tidligere viseadm. direktør i Arctic Securities AS og underdirektør i Finansdepartementet. Styremedlem i Mustad Industrier AS og Aino AS.



Inger Lise Strøm
(1971)

Verv i Avinor
Styremedlem. Leder av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2022

Utdanning
Siviløkonom - Master of Business Economics,
Handelshøyskolen BI

Andre roller og verv
Direktør for fellesfunksjoner i SIKT (Kunnskapssektorens tjenesteleverandør). Styremedlem i Sparebank 1 Nord-Norge. Medlem i forstanderskap og valgkomite i Sparebank 1 Helgeland. Tidligere styrets nestleder i og leder revisjonsutvalget i Helse Nord RHF. Tidligere CFO i konsernet Helgeland Kraft og Sparebank 1 Helgeland.



Sverre Ivar Elsbakk
(1975)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem. Medlem av HR- kompensasjons- og HMS-utvalget

Medlem av styret siden
2023

Utdanning
Sertifisert flygeleder

Andre roller og verv
Flygeleder, Polaris Farris TMA. Styremedlem Norsk Flygelederforening. Tidligere Styremedlem Avinor Flysikring. Leder for International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) Equity Diversity and Inclusion Task Force.



Heidi Anette Sørum
(1967)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem. Medlem av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2011

Utdanning
Lederkurs, NKI. 1-årig studium i markedsføringskommunikasjon, Oslo School of Management. Kurs i jus, NKI og Universitetet i Oslo. Lederkurs og kurs i statsvitenskap, Universitetet i Bergen. Human Resource Management og ledelse, Høgskolen i Lillehammer. Styrelov, BI.

Andre roller og verv
Hovedverneombud i Avinor, styremedlem i Norsk Tjenestemannslag Landsforening 50



Mari Halvorsen Sundgot
(1988)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem

Medlem av styret siden
2023

Utdanning
Lufttrafikkjenester. Bachelorgrad i arbeidspsykologi, Prosjektledelse

Andre roller og verv
Flydataoperatør, Bodø ATCC. Fagforeningsleder, Delta Luftfart. Styremedlem Delta.

Presentasjon av konsernledelsen



Abraham Foss
(1964)

Rolle
Konsernsjef

Ansatt i Avinor siden
2021

Utdanning
Siviløkonom, Norges Handelshøyskole. Del av bachelorstudier i jus, Universitetet i Bergen. Russisk språkstudier, del av bachelor, Universitetet i Oslo. Forsvarets språkskole, Russisk språkstudier og militær trening. Insead Executive Board Programme, Frankrike. Diverse lederprogrammer, London Business School, IMD Wharton.

Tidligere arbeidserfaring
Administrerende direktør Telia Norge (2015-2020), Leder for Enterprise Maxis Berhad, Malaysia (2014-2015), Senior Vice President & Finance Director Digital Services i Telenor Group (2012-2013), CMO and Vice President Business i Telenor Norway (2008-2012), administrerende direktør Sandsvær Sparebank (2007-2008), regiondirektør Americas Innovation Norway (2005-2007), Vice President IT drift, Telenor Business Solutions (2002-2005).

Andre verv
Styreleder i Avinor Flysikring AS, Stoneart AS og Jaspeke AS. Medlem i rådgivende styre i Alliance Venture Delta AB. Styremedlem i Tafjord Connect AS.



Jan Gunnar Pedersen
(1969)

Rolle
Administrerende direktør Avinor Flysikring AS

Ansatt i Avinor siden
1992

Utdanning
Master of Business Administration, luftfartsledelse Nord Universitet

Tidligere arbeidserfaring
Direktør underveistjenester, Avinor Flysikring. Nestleder ATM, Avinor Flysikring. Leder ATM utvikling og støtte, Avinor. Seniorrådgiver og rådgiver ATM, Avinor.



Thorgeir Landevaag
(1969)

Rolle
Konserndirektør store lufthavner og lufthavndirektør Oslo Lufthavn

Ansatt i Avinor siden
1999

Utdanning
Sivilingeniør. Solstrandprogrammet lederutvikling. NATO Defense College Senior Course.

Tidligere arbeidserfaring
Divisjonsdirektør Bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling (2022-2024), Divisjonsdirektør regionale lufthavner (2018-2022), Oslo lufthavn, direktør terminaldrift (2015-2018), Oslo lufthavn, direktør T2 flyplassutvidelsesprosjekt (2011-2018), Eidsiva Energi, leder QHSE (2009-2011), Oslo lufthavn, direktør QHSE (2006-2009), Luftfartsverket, rådgiver (1997-1999), Forsvarets relokalisering Gardermoen, rådgiver (1993-1997).



Anders Kirsebom
(1964)

Rolle
Konserndirektør regionale lufthavner

Ansatt i Avinor siden
2002

Utdanning
Bachelor i økonomi og administrasjon, Økonomisk College, Oslo Handelsskole

Tidligere arbeidserfaring
Direktør, divisjon store lufthavner, Avinor. Direktør, Forretningsog tjenestedivisjon, Avinor. Direktør, Forretningsutvikling, NSB AS. Finanssjef, divisjon Persontrafikk, NSB AS. Divisjonskontroller, Esselte Kontor og Data

Andre verv
Styreleder i Svalbard Lufthavn AS, FS Air Navigation Services og NINOX Air Navigation Services, Spain. Styremedlem i Airport Coordination Norway AS. Eier av Kirsebom Eiendom.



Petter Johannessen
(1958)

Rolle
Konserndirektør strategi og virkomhetsstyring (CFO).

Ansatt i Avinor siden
2004

Utdanning
Siviløkonom, Handelshøyskolen BI. MBA, University of Wisconsin, Madison, USA. Nato Defence College Senior Course.

Tidligere arbeidserfaring
Finansdirektør i Thorn Nordic (1999-2004). Direktør informasjonssystemer i Nycomed Amersham (1997-1999). CFO i Nycomed Americas, USA (1994-1997). CFO i Nycomed Pharma, Norge (1990-1994)



Mari Hermansen
(1968)

Rolle
Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte

Ansatt i Avinor siden
2012

Utdanning
Cand. Jur., Universitetet i Oslo. Miljørett og politikk for naturressurser og energi & internasjonal sammenlignende petroleumsrett og politikk, University of Dundee, Skottland. Kriminologi grunnfag, Universitetet i Oslo. Tysk språkeeksamen, Hartnackschule, Berlin, Tyskland.

Tidligere arbeidserfaring
Ulike lederstillinger i SAS Norge (2005-2012). Advokat & advokatfullmektig, Hjort DA (2002-2005). Advokatfullmektig og juridisk rådgiver, Storebrand ASA (1995-1998). Førstekonsulent, Finansmarkedsavdelingen, Finansdepartementet (1995-1998)



Joachim Lupnaav Johnsen
(1974)

Rolle
Konserndirektør kommersiell styring og utvikling

Ansatt i Avinor siden
2020

Utdanning
Master i Marketing og økonomi, Handelshøyskolen BI. Bachelor i statsvitenskap, Universitetet i Oslo.

Tidligere arbeidserfaring
Salg og marked Elkjøp Nordic (1997-2002). Innkjøpssjef Sentral-Europa - Dixons Carphone (2002-2004). Konsulent, partner og eier MarkUp Consulting (2004-2011). Senior partner, eier og managing partner Norge Implement Consulting Group (2012-2020).

Andre verv
Eier og styreleder LJ Management AS. Styremedlem Sululta Norge (stiftelse som samler inn penger til utdanning og sikkerhet for etiopiske barn). Nestleder i Krok Hytteeierforening.



Lars Vågsdal
(1966)

Rolle
Konserndirektør teknologi

Ansatt i Avinor siden
2022

Utdanning
Master of Science, datavitenskap, telekommunikasjon

Tidligere arbeidserfaring
COO TietoEVRY/EVRY Banking. CIO Telenor Norge. COO og CTO Norkring



Karianne Helland Strand
(1980)

Rolle

Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling

Ansatt i Avinor siden

2018

Utdanning

Master i økonomi og administrasjon/Siviløkonom, Handelshøyskolen BI. Mastergrad i Business med hovedfag i strategi, Handelshøyskolen BI. Styrekurs, Aksjeloven og formell styrekompetanse, Handelshøyskolen BI. Female Future, lederprogram NHO.

Tidligere arbeidserfaring

Bluegarden AS, Salgsstillinger (2004-2007). Capgemini Consulting, senior konsulent (2007-2012). Sønnico Tele AS, Eltel Sønnico AS. Eltel Networks: ledende stillinger innen kontraktstyring og forretningsutvikling (2012-2016). Bane NOR SF Seniorrådgiver Kontrakter (2017-2018)



John-Ragnar Aarset
(1973)

Rolle

Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt

Ansatt i Avinor siden

2022

Utdanning

Bachelor i statsvitenskap

Tidligere arbeidserfaring

Statssekretær i Samferdselsdepartementet. Generalsekretær i Høyre. PR-konsulent i Hill+Knowlton Strategies. Flere stillinger på nasjonalt nivå i Høyre

Andre verv

Styreleder i Det Norske Samlaget



3. Strategi og utvikling

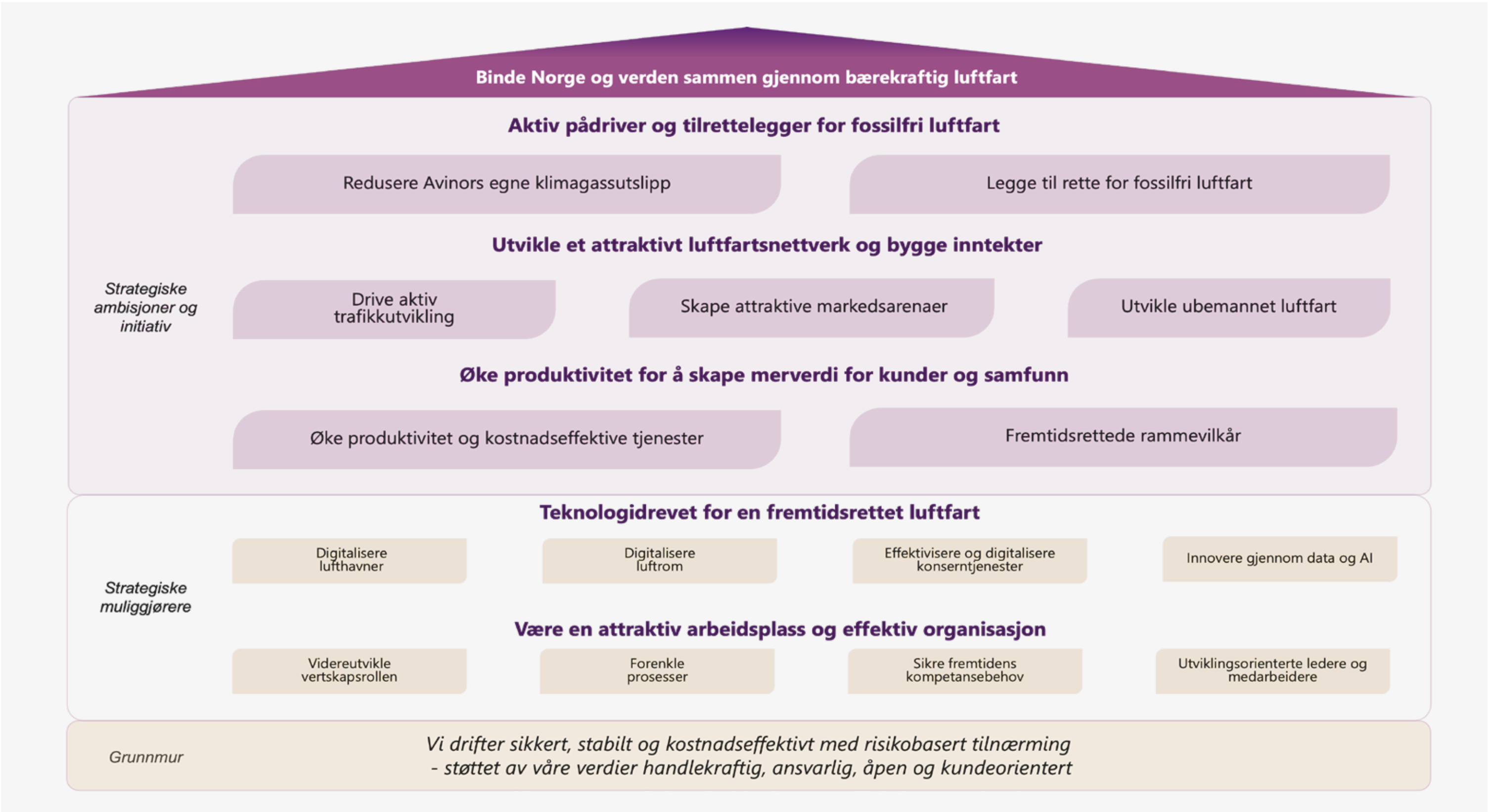
3.1 Generelt

Avinor har løpende prosesser for å holde oversikt over og innsikt i de drivkreftene og trendene som påvirker luftfartens økosystem nasjonalt, i EU og globalt. Dette gir grunnlag for en konsernstrategi som skal sikre at selskapet løser samfunnsoppdraget på en bærekraftig, effektiv og fremtidsrettet måte i tråd med sektorpolitiske målsettinger.

Målet med konsernstrategien er å styrke og tydeliggjøre viktige dimensjoner i arbeidet mot en fossilfri luftfart innen 2050, samt å øke inntektene og produktiviteten. Avinor må tilpasse virksomheten etter forentet trafikkvolum, endrede reisemønstre, teknologiske endringer og behovet for ny kompetanse. Fokuset på samfunnssikkerhet, beredskap og tilgang til energi øker. Dette forsterker behovet for å bygge opp under robusthet i alle deler av Avinors virksomhet, blant annet forsyningssikkerhet for energi for drift av virksomheten og som innsatsfaktor til en bærekraftig utvikling av luftfarten.

Fundamentet for Avinors strategi mot 2030 er sikker, stabil og kostnadseffektiv drift med en risikobasert tilnærming. Strategien er utformet innen rammene av selskapets visjon, samfunnsoppdraget og de sektorpolitiske målsetningene. Som selvfinansiert virksomhet skal Avinor drives slik at samlede driftsinntekter, driftskostnader og investeringer skjer innenfor en totallønnsomhet som opprettholder eller utvikler konsernets verdi.

I det følgende gjøres det nærmere rede for luftfarten som en del av fremtidens transportsystem, selskapets overordnede strategiske prioriteringer samt prosjektporteføljen.



3.2 Luftfart som del av fremtidens bærekraftige transportsystem

3.2.1 Rammebetingelser som styrker Avinormodellen

Basert på regjeringens tydelige budskap om å ville videreføre og styrke Avinormodellen i Nasjonal luftfartsstrategi om Bærekraftig og sikker luftfart², uttrykte samferdselsministeren i brev til Avinor i november 2023 at regjeringen ønsket å sikre Avinor bærekraftige finansielle rammebetingelser. Det ble varslet flere tiltak for å bidra til en varig resultatforbedring i Avinor.

Samferdselsdepartementet engasjerte KPMG til å gjennomføre en uavhengig selskapsgjennomgang av Avinor i løpet av våren 2024. Formålet var å analysere selskapets tilstand og fremtidige økonomiske utsikter i lys av konsernets utfordrende økonomiske situasjon og gjeldende rammebetingelser. KPMGs rapport forelå i april 2024 med ulike tilrådinger til departementet. I statsbudsjettet for 2025 ble lagt opp til en varig styrking av Avinors resultat gjennom økning av lufthavnavgifter som tilfaller Avinor. En delvis kompensierende reduksjon i den fiskale flypassasjeravgiften skal bidra til at den totale belastningen på flyselskapene fortsatt vil være innenfor en konkurransedyktig ramme.. Løsningen ble bekreftet gjennom departementets rammevedtak for Avinors avgifter for 2025. I rammevedtaket beskrives intensjonen om økning i avgiftene for 2026 og 2027. Fra 2027 forventes nivået på lufthavnavgiftene å være i samsvar med den reelle underliggende kostnaden for drift av infrastrukturen ved lufthavnene.

I statsbudsjettet ble det ikke foreslått endringer i Avinors finansieringsansvar for samfunnspålagte oppgaver og det legges til grunn at dagens lufthavnstruktur skal ligge fast. Samferdselsdepartementet legger opp til en oppfølging av selskapsgjennomgangen våren 2025.

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



3.2.2 Langsiktig transportplanlegging gjennom Nasjonal transportplan

Avinor representerer luftfartssektoren i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). I tråd med målene i Nasjonal luftfartsstrategi vil regjeringen opprettholde og videreutvikle en landsdekkende og moderne lufthavninfrastruktur gjennom eierskapet i Avinor. Avinor spiller en viktig rolle i omstillingen mot lavutslippsamfunnet og det legges i meldingen opp til at selskapet skal ha nødvendige rammevilkår for å fylle denne rollen. Regjeringen har derfor satt av 1 milliard kroner for å støtte innfasing av null- og lavutslippsløsninger for luftfarten, noe som inkluderer utvikling av nødvendig



infrastruktur og regulatorisk tilrettelegging. Dette er i tråd med regjeringens ambisjon om å bygge opp under det norske markedet som testområde og tidlig marked for innføring av null- og lavutslippsluftfartøy. Som en konkret oppfølging av NTP har Avinor og Luftfartstilsynet inngått samarbeid om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfart. Testarena er nærmere omtalt i kapittel 3.4.6. Bærekraftig flydrivstoff er også en sentral del av omstillingen til en grønnere luftfart.

For luftfarten er energiomstilling nødvendig for å kunne levere på målene for utslippsreduksjoner. Tilgang til energi vil bli avgjørende. Utfordringene med å sikre energi på rett sted til rett tid gjelder for alle aktørene i transportsektoren. Som oppfølging av NTP 2025-2036 vil transportvirksomhetene videreføre det strategiske samarbeidet om transportsektorens energibehov.

Regjeringen vil også styrke samarbeidet om data mellom transportvirksomhetene, blant annet med mål om å redusere barrierer for datadeling. Dette skal sikre at statlige transportdata i større grad kan brukes av andre aktører i transportsektoren eller i samfunnet ellers. Regjeringen prioriterer 600 millioner kroner i planperioden til det tverrsektorielle datasamarbeidet. Regjeringen bevilget 37,5 millioner kroner til datasamarbeid i statsbudsjettet for 2025.

3.2.3 Fremtidig kapasitetsbehov ved Oslo lufthavn

Et uavhengig utvalg oppnevnt av regjeringen avga i oktober 2024 sin rapport til Samferdselsdepartementet om behovet for en fremtidig tredje rullebane ved Oslo lufthavn. Utvalget konkluderer at det er sannsynlig at det oppstår behov for en tredje rullebane og tilrår i sin rapport at staten iverksetter rådighetsbegrensende tiltak for å hindre utbygging på det aktuelle arealet. Rapporten har vært på offentlig høring. Avinor avventer Samferdselsdepartementets beslutning om videre prosess. Utvalgets rapport er i stor grad i samsvar med Avinors syn. Blant annet bekrefter den at Oslo lufthavn, som Norges hovedflyplass, er det viktigste knutepunktet i det norske lufthavnnettet. Lufthavnen er også den klart viktigste inntektskilden i Avinors samfinansiering av lufthavnene. De fremtidige rammevilkårene for utvikling av Oslo lufthavn er derfor helt sentrale for Avinors evne til å løse samfunnsoppdraget. For

å kunne videreutvikle Oslo lufthavn som internasjonalt knutepunkt er det viktig at lufthavnen i fremtiden har kapasitet til økt trafikk til/fra regionene på attraktive tidspunkter. Utvalgets rapport støtter dette. Det er usikkert når et eventuelt behov for mer kapasitet oppstår, herunder om bærekraftig omstilling av luftfarten vil påvirke dette. For Avinor dreier spørsmålet seg derfor ikke om å øke kapasiteten gjennom å bygge en tredje rullebane, men å ta stilling til båndlegging av arealer som en opsjon for å løse et fremtidig kapasitetsbehov. Avinor er tilfreds med at utvalget tilrår at det iverksettes rådighetsbegrensende tiltak for å hindre utbygging på det aktuelle arealet og i hensynssonene.

3.2.4 Internasjonale rammevilkår og betydningen av internasjonalt samarbeid

I luftfart skjer utviklingen av rammevilkår og teknologi i stor grad gjennom internasjonale institusjoner, bransjeorganisasjoner og internasjonalt samarbeid. Avinor arbeider kontinuerlig med å sikre god innsikt i og forståelse for de drivkreftene og trendene som påvirker luftfarten. Gjennom internasjonalt engasjement og samarbeid ønsker Avinor å sikre både selskapets interesser og posisjon, og, så langt det er mulig, ivareta norske luftfartsinteresser i nært samarbeid med Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet og bransjen for øvrig.

Rammevilkår for europeisk luftfart utvikles og besluttes i all vesentlighet i EU og gjennomføres i Norsk rett gjennom EØS-avtalen. Avinor legger derfor stor vekt på medlemskap og aktiv deltagelse i bransjeorganisasjonene Airports Council International European Region (ACI EUROPE) og Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) som begge følger EU-institusjonene tett. Avinors konsernsjef er styremedlem i ACI EUROPE. Avinors fageksperter deltar i en rekke komiteer og utvalg under disse organisasjonene. EUROCONTROL er en viktig tjenesteyter for sikker styring av luftrommet i Europa. Avinor samarbeider tett med EUROCONTROL innenfor luftromstyring og i tilknytning til en rekke utviklingsprosjekter. ICAO følges også tett. Videre er selskapets kontakt mot aktørene i norsk luftfart, finansmarkedet, leverandørindustrien og relevante offentlige og private organisasjoner og næringslivet nasjonalt og internasjonalt svært viktige kilder.

3.2.5 Forskning, utvikling og innovasjon

Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) er en viktig del av konsernets strategi. Avinor deltar både på nasjonale, europeiske og globale arenaer i samarbeid med både forsknings- og utdanningsinstitusjoner og offentlige og private virksomheter. Avinor er opptatt av å utnytte ressursene på best mulig måte, finne gode og effektive løsninger for sikker, stabil og effektiv drift, i tillegg til å utvikle luftfart som del av fremtidens bærekraftige transportsystem. For at Avinor skal kunne være en pådriver i klima- og bærekraftarbeidet, er strategisk samarbeid og partnerskap avgjørende.

På klimaområdet har norsk luftfart og Avinor vært ledende internasjonalt i innfasing av bærekraftig flydrivstoff. Etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsfly vil gi kunnskapsutvikling og -deling, og forberede økosystemet på innfasing av ny teknologi og skalering. Forsknings- og utviklingsaktører og andre kompetansemiljøer vil involveres i arbeidet med testarena. Se kapittel 3.4.6 for nærmere omtale. Avinor har også over tid engasjert seg i FoU-prosjekter som del av pådriverrollen for å få på plass produksjon av bærekraftig flydrivstoff basert på de naturgitte ressursene vi har i Norge.

Avinor har sammen med Luftfartstilsynet, SINTEF og Norsk Industri etablert Grønt luftfartsprogram. Programmet skal bidra til utvikling og sikker integrering av null- og lavutslippsteknologi og til at regulatoriske forhold blir ivaretatt fra en tidlig fase. Grønt luftfartsprogram, i samarbeid med Samferdselsdepartementet, arrangerte i oktober konferansen Zero Emission Regional Aviation Conference (ZERAC) 2024, med bred nasjonal og internasjonal deltagelse.

Avinor ble i 2024 medlem av Alliance for Zero Emission Aviation (AZEА). Alliansen, som ble initiert av Europakommisjonen, har nesten 200 medlemmer fra hele verden og inkluderer hele økosystemet for lav- og nullutslipps luftfart. Alliansen er organisert rundt en rekke tematiske områder i form av arbeidspakker. Avinor vil vurdere deltagelse i relevante arbeidspakker.

Avinor deltar også i nettverk knyttet til NTNU, fakultet for informasjonsteknologi og elektronikk. Avinor har vært med i EUs FoU-program SESAR under Single European

Sky siden 2009 både på flysikrings- og lufthavnprosjekter. Gjennom partnerskap som iTEC-alliansen får Avinor tilgang til kunnskap, utvikling og innovasjon, i samarbeid med andre industri- og bransjeaktører.

Avinor er positive til etablering av Transport 2050, som oppfølging av NTP 2025-2036, for å få mer kunnskap om hvordan transportsystemet som helhet

bør utvikles og hvordan transportsektoren vil påvirkes av ulike typer sjokk og endringer i rammebetingelser. Avinor har gitt støtte til søknader innenfor de tre tematiske områdene som dekkes av utlysningen; utvikling av metoder, modeller og analysegrunnlag, klimatilpasning og håndtering av sårbarhet, og utvikling av transportsystemet innenfor strammere rammer for natur, miljø og arealbruk.

Avinor deltar til enhver tid i forsknings-, utviklings- og innovasjonsprosjekter. Nedenfor er et utvalg sentrale prosjekter:

TULIPS

Avinor og SINTEF er i perioden 2022 - 2025 (prosjektet er søkt forlenget til og med 2026) norske partnere i det EU-finansierte prosjektet TULIPS³ som skal demonstrere teknologier for grønn omstilling av lufthavner. Prosjektet er ledet av Amsterdam lufthavn Schiphol. Arbeidet i prosjektet foregår i tett samarbeid med SINTEF, og Avinors engasjement i prosjektet er i hovedsak knyttet til bærekraftig flydrivstoff (der Avinor leder deler av arbeidet), sirkulærøkonomi, samt forberedelser og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly (lading og hydrogen).

AVIATE

Avinor er, sammen med SAS og Telenor, involvert i prosjektet AVIATE (Aviation in a low-carbon society) som brukerpartnere. Det femårige prosjektet (2020 - 2026) ledes av CICERO og er finansiert av Norges forskningsråd. Prosjektet skal blant annet undersøke hva som driver framtidig etterspørsel etter flyreiser, og se på et bredt sett med virkemidler og tiltak som kan redusere klimapåvirkningen. Videre skal prosjektet presentere de første anslagene for klimaeffekten av kondensstriper fra flyvninger i Norge og revidere og tilpasse eksisterende scenarioer for å utvikle mer detaljerte og mer realistiske utslippsscenarioer for luftfart.

Bio4Fuels

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

NeX2G

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

Elnett21

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

Nordic Network for Electric Aviation (NEA)

Nordic Network for Electric Aviation (NEA) er et samarbeid mellom aktører i de fem nordiske landene. Prosjektet er finansiert av Nordic Innovation, og består av medlemmer fra flyselskaper, lufthavnoperatører og flyprodusenter. Målet er å forsere overgangen til elektrisk luftfart i Norden.

Scandinavia H2 Aviation Partnership

Avinor inngikk i januar 2024 et strategisk partnerskap med Airbus, Swedavia, SAS, Vattenfall og Statkraft. Formål et med prosjektet er å få en forståelse av det skandinaviske markedet, energipolitiske føringer, produksjonsmuligheter for hydrogen og behov for infrastruktur på lufthavnene samt operasjonelle behov.

DICO2F

Avinor deltar som partner i det NTNU-ledede prosjektet “DICO2F - Direkte konvertering av CO2 og hydrogen til drivstoff”. Hensikten med prosjektet er å bedre effektiviteten i produksjon av efuels (en type bærekraftig flydrivstoff, SAF) gjennom å se på bruk av katalysatorer i reaksjonene.

³ DemonsTrating lower pollUting solutions for sustalnable airPorts across Europe | TULIPS Project er et prosjekt under EU-programmet Horizon 2020

3.2.6 Ny luftmobilitet

Digitalisering og teknologisk utvikling i samfunnet generelt og i luftfarten spesielt, skaper muligheter for nye måter å dekke samfunnets behov for mobilitet. Passasjer- og fraktdroner og elektrifiserte fly representerer et nytt kapittel i luftfarten som omtales som ny luftmobilitet. På kort og mellomlang sikt vil ny luftmobilitet kunne spille en viktig rolle i etablering av effektive og miljøvennlige logistikk-løsninger for frakt. På lengre sikt vil den også være aktuell for persontransport. Ny luftmobilitet kan spille en viktig rolle i utviklingen av fremtidens mobilitet i Norge, især knyttet til vanskelig tilgjengelige og tynt befolkede områder. Utviklingen vil kunne forsterke luftfartens betydning i transportsystemet, ved at disse luftfartøyene kan bidra til å styrke tilgjengeligheten for lufttransport til steder som på grunn av markeds- og infrastrukturforhold ikke har et luftfartstilbud i dag.

Lufthavnene utgjør knutepunkt som knytter sammen transport og mobilitet på ulike nivå. Ny luftmobilitet vil stille andre krav til infrastruktur enn tradisjonell luftfart. Det ventes derfor en fremvekst av landingsplasser tilknyttet byer, på lufthavner og ved andre knutepunkter. Avinors samfunnsoppdrag forutsetter at selskapet utvikler infrastruktur og tjenester for å møte utviklingen i luftfarten og tilrettelegging for ny luftmobilitet er en naturlig del av oppdraget. Dette vil kreve at man ser nærmere på hvordan eksisterende lufthavnstruktur kan utnyttes best mulig, samtidig som det må forventes å oppstå behov også utenfor Avinors lufthavner. Ny bakkeinfrastruktur og luftromsstyring vil kreve bedriftsøkonomiske, samfunnsøkonomiske og konkurransemessige vurderinger.

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

produktiviteten og bygge kompetanse for bedre å forstå hvilke muligheter droner kan tilby i fremtiden.

Avinors infrastruktur og tjenester må tilpasses ny luftmobilitet for å nå sitt potensiale som transportform. Det betyr også en annen organisering av luftrommet og andre flysikringstjenester for å kunne operere sikkert i forhold til tradisjonelle luftfartøy. Avinor har tatt i bruk systemer for detektering av droner i nærheten av lufthavnene. For å ivareta sikkerheten og utløse potensialet som ligger i ny luftmobilitet og droner må en hensiktsmessig trafikkstyring av disse nye elementene etableres. Avinor har i 2024 vært i markedet for å anskaffe et system for luftromsstyring av droner og har inngått et samarbeid med Thales. På lang sikt er planen å sikre integrasjon mot dagens luftromsstyring for bemannet luftfart.

Det er fastsatt EU-regler for et digitalt system for felles informasjonstjenester (Common Information System - CIS) som skal dekke alt som foregår i luftrommet med droner. Luftfartstilsynet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet innarbeidet det rettslige rammeverket i norsk forskrift. Regjeringen har i nasjonal luftfartsstrategi om Bærekraftig og sikker luftfart (Meld. St 10 (2022 - 2023)) uttalt at Avinor har nødvendig erfaring og kompetanse for å ta ansvaret for utøvelse av CIS i norsk luftrom. Avinor ble i april 2025 formelt utpekt som nasjonal tjenesteyter av Samferdselsdepartementet i samsvar med regjeringens beslutning. Avinor legger til grunn at tjenesteutøvelse med tilhørende investeringer og driftskostnader må dekkes av brukerne i form av brukeravgifter og/eller kommersielle inntekter. Det må etableres et regelverk som understøtter bærekraftige forretningsmodeller og sikrer rask utvikling og innovasjon.

Basert på samfunnsoppdraget og det ansvaret konsernet har for å drifte og utvikle bakkeinfrastruktur og flysikringstjenester vil Avinor ta en sentral rolle for å tilrettelegge for ny luftmobilitet.

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



3.3 Strategiske prioriteringer

3.3.1 Vi drifter sikkert, stabilt og kostnadseffektivt med risikobasert tilnærming

Sikker, stabil og kostnadseffektiv drift med en risikobasert tilnærming er grunnlaget for Avinors virksomhet, hvor sikkerhet har høyeste prioritet. Strategien er utformet med utgangspunktet i kjerneoppdraget som er å drifte og utvikle lufthavn og luftrom. De strategiske prioriteringene skal bidra til at Avinor løser sine oppgaver på en effektivt og bærekraftig måte også i fremtiden.

Som et vitnesbyrd på stabil drift ble Oslo lufthavn i 2022 og 2023 kåret av EUROCONTROL til den mest punktlig av alle europeiske lufthavner. I 2024 hadde Oslo lufthavn best punktlig i Europa, men havnet på andreplass etter Stockholm, Arlanda som hadde samme punktlig, men bedre prosentvis fremgang i løpet av året. Oslo lufthavn ble i 2024 kåret til Europas beste lufthavn i sin klasse av bransjeorganisasjonen Airports Council International European Region (ACI EUROPE). Tildelingen begrunnes særlig med Oslo lufthavns sterke drifts- og punktligheitsprestasjoner. Lufthavnen har etablert et innovativt bagasjesystem, dronedeteksjon og delvis autonom snørydding. Det ble videre lagt vekt på en bred tilnærming for å møte bærekraftutfordringer, noe som synliggjøres gjennom en innovativ, sirkulær tilnærming for å nå målet om null avfall innen 2030.

3.3.2 Vi er en aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart

Avinors visjon er å binde Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart. Luftfartsbransjen i Norge har satt et felles mål om fossilfri luftfart innen 2050. Størsteparten av klimagassutslippene i luftfarten skjer utenfor Avinors egen virksomhet. Like fullt ønsker Avinor å være en aktiv pådriver og tilrettelegger for omstilling av luftfarten. Konsernet har derfor en todelt tilnærming og investerer både

i prosjekter som reduserer utslipp fra egen drift og som tilrettelegger for reduserte utslipp fra andre aktører som flyselskapene. Dette skal bidra til at Norge oppfyller nasjonale klimamål og internasjonale klimaforpliktelser.

I samsvar med konsernets klima- og miljøstrategi fra 2023 er det etablert vitenskapsbaserte klimamål for Avinor som ble godkjent av *Science Based Target*

Initiative (SBTi) i 2024. Målet er å redusere egne utslipp (scope 1 og 2) med 42 prosent i 2030 sammenliknet med 2022.

Flere tiltak er iverksatt og vil starte opp de nærmeste årene for å nå SBTi-målet om å redusere egne utslipp. Se kapittel 4.2.3 E-1 Klimaendringer for en oversikt over tiltakene.





3.3.3 Vi skal utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter

Avinor skal gjennom samfunnsoppdraget sikre god tilgjengelighet for alle reisende og drifte et selvfinansiert nettverk av lufthavner.. Sammen med norsk reise- og næringsliv konkurrerer Avinor med lufthavner i andre land om flyselskapenes kapasitet og ruteproduksjon. Utvidelse av eksisterende ruter og etableringen av nye nasjonale, internasjonale og interkontinentale ruter er et viktig bidrag til samfunnsutvikling regionalt og nasjonalt, og derfor en sentral del av selskapets strategi. Særlig er arbeidet med utviklingen av Oslo lufthavn som et attraktivt internasjonalt knutepunkt styrket i 2024.

Å utvikle et solid inntektsgrunnlag er en viktig forutsetning for Avinormodellen der de lønnsomme lufthavnene finansierer driften av de mindre ikke lønnsomme lufthavnene. Avinor jobber målrettet med å utvikle lufthavnene til attraktive markedsarenaer, slik at tilbud og opplevelser tilpasses lufthavnens gjester og brukere.

Ubemannet luftfart er i utvikling og representere både nye oppgaver for Avinor og nye inntektskilder. Avinor er utpekt som CIS (beskrevet i 3.2.6) og arbeider med å utvikle fremtidens brukerbetalingsløsninger for ubemannet luftfart.

3.3.4 Gjennom økt produktivitet skaper vi merverdi for kunder og samfunn

Kostnadseffektiv drift er et sentralt premiss i samfunnsoppdraget og konsernet har etablert et program for å realisere varig produktivitetsøkning og kostnadsreduksjoner. Målet er å utføre samfunnsoppdraget og sektorpolitiske oppgaver på en mest mulig ressurseffektiv måte, og dermed skape merverdien for samfunnet og Avinors kunder.

Dette arbeidet foregår i 3 dimensjoner:

- Kontinuerlig forbedring og utvikling med målsatte tiltak innenfor den enkelte divisjon i Avinor
- Konsernovergripende tiltak som har et tverrfaglig fokus og kan skaleres slik at de treffer hele eller store deler av organisasjonen
- Sikre fremtidsrettede rammevilkår gjennom god eierdialog og styringsstruktur

I 2024 realiserte konsernet kostnadsreduksjoner gjennom kontinuerlig forbedring av konsepter, prediksjon og kapasitetsplanlegging. Dette medførte lavere kostnader blant annet knyttet til renhold og sikkerhetskontrolltjenester. Positiv utvikling av sykefravær og bedre planlegging reduserte personalkostnader. Øvrige tiltak inkluderer datastyrt vedlikehold, smartere kjemikaliebruk, konvertering av konsulenter til fast ansatte, styrket bemanningsplanlegging og bedre energistyring. Servicenivå er en viktig kostnadsdriver for Avinors tjenester, og i 2024 har det blitt tatt grep for å å justere og etablere riktig servicenivå innen ulike tjenester.

Kostnadsreduserende tiltak av mer varig art innebærer blant annet endrede operative konsepter og økt bruk av digitalisering, automatisering og fjernstyring. Fjernstyring av kontrolltårn (omtalt i kapittel 3.4.3), endret vinterdrift og etablering av Airport Operations Center (APOC) på Oslo lufthavn er eksempler på dette.

Avinors analyser viser at tiltakene som vil gi størst effekt på kostnadseffektivisering avhenger av mer strukturelle grep og teknologisk utvikling. Det er derfor mer krevende å realisere betydelige effekter på kort sikt, da det må investeres for å hente ut effekter og prosjektene er ofte av langvarig og kompleks natur.

3.3.5 Vi er teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart

Den teknologiske utviklingen i samfunnet generelt, og i transportsektoren spesielt, skaper muligheter for økt nytte for de reisende og mer kostnadseffektiv og bærekraftig drift. Deling av data er sentralt for effektive knutepunkt og for å tilby tjenester og varer som kundene etterspør. Avinor har etablert løsninger som bidrar til datadrevet produksjonsstyring og tettere samarbeid mellom aktørene lokalt på lufthavnene. Videre deltar Avinor i tverrsektorielt datasamarbeid med de øvrige transportvirksomhetene.

Avinor er anerkjent for å ligge langt fremme teknologisk på enkelte områder, men det er fortsatt et betydelig potensial for ytterligere datautnyttelse, automatisering, digitalisering og effektivisering av virksomheten. Avinor vil realisere dette potensialet gjennom å være teknologidrevet der dette har en positiv effekt på hvordan selskapet kan løse samfunnsoppdraget. Teknologi er etablert som et strategisk virkemiddel i konsernstrategien og bygger på fire fokusområder:

- Digitalisere lufthavner. Avinor skal ved bruk av data, automatisering og teknologi drifte lufthavnene mer effektivt og utvikle inntektsgrunnlaget. Med store forskjeller i størrelse, organisering og bemanning på Avinors lufthavner kreves innsikt og forståelse for å realisere effektive digitale løsninger på tvers av lufthavnnettverket.
- Digitalisere luftrom. Europeisk luftfart går gjennom en omfattende digitalisering drevet av EUs Single European Sky (SES). Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å følge dette løpet. Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS).
- Effektive og digitale konserntjenester. Det utvikles mer effektive og skalerbare konserntjenester for å forenkle oppgavene og legge til rette for mer brukerorienterte beslutningsprosesser.
- Innovere gjennom data og KI (kunstig intelligens). Avinor skal arbeide data -og innsiktsdrevet for å øke produktivitet og forbedre operasjonell planlegging. Prosjekter pågår for å identifisere og gjennomføre konkrete brukstilfeller for KI samt økt utnyttelse av KI i det daglige arbeidet.

3.3.6 Vi skal være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon

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

arbeidsmiljø. Det legges stor vekt på et godt og konstruktivt samarbeid mellom fagforeningene og arbeidsgiver.

Konsernstrategien vektlegger utvikling av organisasjonen gjennom å bygge en god vertskapskultur, øke mangfold gjennom rekruttering og gjennomføre leder- og medarbeiderutvikling. Forventninger til ledere og medarbeidere er tydeliggjort og fulgt opp med program for målrettet lederutvikling. Avinor har etablert et prosjekt for å digitalisere, effektivisere og profesjonalisere medarbeideroppfølging. Dette gjør at organisasjonen kan jobbe smartere og samlet basert på en felles plattform.

DIGITALISERING AV LUFTROMMET

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

Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS). Prosjektet karakteriseres som et av Norges største IT-prosjekter, og vil kreve store investeringskostnader og ressursuttak i Avinor. Teknologiskiftet vil i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, muliggjøre økt effektivitet i luftrommet og øke forutsigbarheten for flyselskapene. Økt forutsigbarhet vil kunne redusere drivstoffbruket, og dermed føre til lavere CO2-utslipp og drivstoffkostnader for flyselskapene. FAS er imidlertid mye mer enn en ren utskifting av et system – endringen innebærer automasjon av flere oppgaver for operativt personell og er derfor et stort endringsprosjekt. Det er også ny teknologi innen teknisk drift og forvaltning. Avinor jobber derfor med hvordan vi skal levere et nødvendig kompetanseløft for alle berørte parter.

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

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

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

3.4 Avinors prosjektportefølje

3.4.1 Aktiv porteføljestyring sikrer utvelgelse av de rette prosjektene innenfor finansielt forsvarlige rammer

Avinor driver aktiv porteføljestyring og opererer med en faset beslutningsmodell for prosjektgjennomføring. Målet er å balansere behovet for nødvendige investeringer for å løse samfunnsoppdraget og ha en bærekraftig økonomi over tid. Prosjekter blir nøye vurdert og prioritert for oppstart, planlegging og gjennomføring, og det utarbeides en langsiktig porteføljeplan som oppdateres halvårlig. Avinors styre godkjenner hvert år en årlig ramme for prosjektkostnader. Sammen med jevnlig rapportering bidrar dette til prioritering på tvers av konsernets behov og investeringer innenfor en finansielt forsvarlig ramme.

Avinor har en stor og variert investeringsportefølje med hensyn til prosjektenes størrelse og kompleksitet. I 2024 har konsernet hatt prosjektkostnader på rundt 1 000 ulike prosjekter, og den aktive prosjektporteføljen har ved utgangen av året en samlet egenfinansiert styringsramme på rundt 20 milliarder kroner. Hovedandelen i porteføljen er investeringer i fysisk og digital infrastruktur. Samtidig skal prosjektene bidra til å støtte oppunder digital omstilling og veien mot fossilfri luftfart.

3.4.2 Investeringer i infrastruktur er grunnmuren i prosjektporteføljen

Avinor er en stor infrastructureier av fysisk og digital infrastruktur, og må kontinuerlig reinvestere for å opprettholde funksjonaliteten det krever å levere lufthavnvirksomheten. Deriblant eier Avinor noe over 1 700 bygninger med ca 1,5 millioner kvadratmeter bygningsmasse som skal forvaltes. Gjennom reinvestering i infrastrukturen oppnår Avinor en sikker, kostnadseffektiv og stabil drift. Når

reinvesteringer gjennomføres, vurderes fremtidige behov, samt muligheten for mer klima- og miljøvennlig løsninger. Eksempel på dette er overgang til elektriske kjøretøy, der teknologien er moden og tilgjengelig.

Når ordinær reinvestering ikke lenger lar seg forsvare driftsmessig opp mot kostnaden, gjøres det utskiftning over til ny infrastruktur. Et pågående eksempel på dette er bagasjeanlegget ved Oslo lufthavn. Bagasjeanlegget er her driftet siden lufthavnen åpnet, og var modent for utskiftning. Lignende eksempler kan være store driftsbygg, hvor rehabilitering er fordyrende sett opp mot nybygg, samt store reasfalteringer.

3.4.3 Teknologisk transformasjon krever betydelige midler og ressurser

Som beskrevet i kapittel 3.3.5, er Avinor i gang med en større teknologireise, og mye skjer på samme tid. Innen luftromsstyring skal Avinor investere flere milliarder kroner de kommende årene for å bidra til et mer integrert europeisk luftrom, i henhold til krav fra EU. Dette vil gi større kapasitet i europeisk luftrom, bidra til lavere utslipp og effektivisere det nødvendige systemvedlikeholdet. I tillegg etableres det nye tårnsystemer som vil integreres med overnevnte luftromsstyring, hvor det for mindre lufthavner etableres fjernstyrte tårnsystemer (se faktaboks til høyre).

På samme tid skal Avinor utvikle gode og innovative tjenester til de reisende og leverandørene på lufthavnene, samt gjøre nødvendige fornyelser i fellessystemer grunnet stor digital gjeld. Innovasjon, utnyttelse av data og kunstig intelligens, og utvikling av egen kompetanse er prioriterte områder for å optimalisere effektene av ny teknologi. Helhetlig porteføljestyring av teknologi skal sikre at behov som involverer teknologi vurderes tidlig i behovs- og prioriteringsprosessen. Dette for å sikre at alternative teknologiske og fremtidsrettede løsninger blir grundig vurdert.

NYTT BAGASJEHÅNDTERINGSSYSTEM PÅ OSLO LUFTHAVN

I 2024 ble den første delen av det nye bagasjehåndteringssystemet i Terminal 1 på Oslo lufthavn satt i drift, siste del er ferdig i 2026. Lufthavnen har nå et moderne bagasjehåndteringssystem med kapasitet og funksjonalitet tilpasset forventede behov i lang tid fremover. Bagasjehåndteringssystemet er bygget på en mer moderne teknisk arkitektur enn tidligere og gir både Avinor og flyselskapene mulighet til en mer effektiv drift. Det er også forberedt for videre automatisering med bruk av ny teknologi som robotisering og autonome kjøretøy dersom slike løsninger blir tatt i bruk.

Hovedprinsippene for byggingen av det nye systemet har vært åpen arkitektur slik at flyselskapene kan bruke infrastrukturen på en fleksibel måte etter hvor de har behov for det. Dette betyr at innsjekkingsskranker, selvbetjeningsløsninger og utsorteringsløsninger ikke er dedikert til enkelte flyselskap, men kan benyttes av samtlige. Det nye systemet er skalerbart og har sammenkoblinger til det gamle systemet slik at passasjerer i utgangspunktet kan levere sin bagasje i “begge terminalene”. Toll har nå fått sitt eget område hvor de har større mulighet og fleksibilitet til å kunne utføre sine oppgaver.

Systemet har en kjernekapasitet på 5 400 bags per hour (bph). Fra de nye innsjekkingsskrankene skal det kunne leveres 2 000 bph. Et nytt bagasjehotell har en kapasitet på 2 800 bags. De to pirene har hver en sorteringskapasitet på 3 000 bph fordelt over 4 lasteceller på hver side. Systemet er satt opp for å håndtere opp til 2 000 transfer bags i timen, som kan kjøres både innlands og utlands.



FJERNSTYRTE TÅRN

Avinor introduserte fjernstyrt tårndrift for første gang i 2019, ved Røst lufthavn. I dag er 11 lufthavner en del av tårnsenteret (Remote Towers Center – RTC) i Bodø: Røst, Vardø, Hasvik, Berlevåg, Mehamn, Røros, Rørvik, Namsos, Svolvær, Sogndal og Førde.

I 2025 vil også tårnene i Molde, Sandnessjøen og Leknes overføres til senteret og øke antall tårn i tårnsenteret til 14. Innen 2028 er Båtsfjord, Mosjøen, Sandane, Sørkjosen, Vadsø og Ørsta-Volda planlagt flyttet til tårnsenteret. Et digitalt tårn for Kirkenes lufthavn er tidligere vedtatt etablert lokalt. Det er også tidligere vedtatt at ny lufthavn Mo i Rana vil fjernstyres fra senteret i Bodø, og at nye Bodø lufthavn skal ha et digitalt tårn med lokal løsning. Totalt vil da 21 tårn driftes fra RTC mens Bodø og Kirkenes driftes for seg som lokale løsninger.

I operativ drift vil innføring av såkalt “multippel drift” gi store blant annet gjennom reduserte personalkostnader. «Multippel drift» vil si at en AFIS-fullmektig¹⁾ kan betjene opptil tre lufthavner fra den samme arbeidsstasjonen. Teknologien er klar, den opereres allerede i simulator, og venter på endelig godkjenning fra Luftfartstilsynet. Multippel drift for de første lufthavnene er planlagt innført i 2025.

Det er et krav at sikkerheten i fjernstyrte tårn skal være like sikker eller sikrere enn tradisjonelle tårn. Avinor har operert fjernstyrte tårn i seks år, og sikkerheten er godt dokumentert.

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

Den nye teknologien gjør det mulig for Avinor å drive en mer effektiv tjeneste ved at man bygger opp et fagmiljø i det nye senteret i Bodø. I dag jobber det om lag 45 medarbeidere ved Avinors Remote Towers Centre i Bodø. Dette vil øke til om lag 57 i mars 2025.

Indra Navia har levert datasystemene for overvåkning og kommunikasjon.

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



3.4.4 Nye sikkerhetskrav og miljøforpliktelser skal etterleves

Luftfarten er strengt regulert når det kommer til sikkerhetskontroll av de reisende, og Avinor må tilpasse driften og investere for å oppfylle nye krav. EU utformer nå et nytt regelverk for sikkerhetskontroll som vil bli innført de kommende årene under betegnelsen «New security baseline» (NSB). Dette vil gi behov for betydelige investeringer i nytt utstyr på lufthavnene. Oslo lufthavn vil være først ute, med nåværende tidslinje vil ny sikkerhetskontroll være på plass i 2027/2028. Deretter vil andre lufthavner løpende måtte skifte ut og tilpasse infrastrukturen for å tilfredsstille de nye kravene.

Avinor skal drifte miljøvennlig og er som eier av infrastruktur på lufthavnene, forpliktet til å påse at kjemikaliebruk håndteres på en forsvarlig måte. Spesielt aktuelt er håndtering av avisingsvæske som flyene påføres vinterstid. Slik væske inneholder glykoler, og må fanges opp gjennom overvannshåndtering. Avinor pålegges derfor kontinuerlig bygging og oppgradering av slik infrastruktur. For øyeblikket bygges dette ved Tromsø lufthavn, og er under planlegging ved Evenes lufthavn.

3.4.5 Utvikle lufthavner for å sikre god tilgjengelighet og tilbud til reisende

Tilstrekkelig kapasitet på lufthavnene er viktig for å løse samfunnsoppdraget. Ny utenlandsterminal på Tromsø lufthavn ble åpnet 3. september 2024. Det har de siste årene vært en sterk økning i trafikken fra utlandet til Tromsø. Antall utlandsruter til Tromsø har økt fra 11 i 2019 til 37 i 2024. Antall utlandspassasjerer har i perioden 2019 til 2024 økt fra 237 000 til 558 000. Utvidelsen av terminalen med 10 000 kvadratmeter, med blant annet nye publikumsområder og serveringssteder, nytt bagasjeanlegg og nytt innsjekksområde var nødvendig for å tilrettelegge for økt etterspørsel.

Omtrent halvparten av Avinors inntekter kommer fra leieavtaler med kommersielle aktører på lufthavnene. Avinor har derfor en portefølje av prosjekter for å legge til

rette for leietagere. I 2025 skal blant annet serveringsområdene bygges om for nye konsepter og leietagere på Oslo lufthavn.

3.4.6 Nye lufthavner og omstilling til fossilfri luftfart

I kraft av å være sektorpolitisk myndighet og eier av Avinor har Samferdselsdepartementet gitt selskapet i oppdrag å bygge nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Begge prosjektene gjennomføres med statlig delfinansiering. Den nye

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

Prioritering av 1 milliard kroner til fremskyndet innfasing av null- og lavutslipps luftfart i NTP 2025-2036 gjør det mulig for Avinor å være en aktiv pådriver for omstilling av luftfarten. Det ble bevilget 50 millioner kroner til tiltaket i statsbudsjettet for 2025. For 2025 utgjør bidraget til Avinor om lag 40 millioner kroner. Se faktaboks for nærmere omtale av tiltaket.

NORGE SOM INTERNASJONAL TESTARENA

Avinor og Luftfartstilsynet inngikk 24. april 2024 en samarbeidsavtale om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy. Etableringen vil være et sentralt tiltak for å nå målet om fossilfri norsk luftfart i 2050. Testarena er en konkret oppfølging av NTP 2025-2036, og det ble bevilget 50 millioner kroner til tiltaket i statsbudsjettet for 2025.

Testarena vil legge til rette for fremskyndet innfasing ved å redusere barrierer for testing og demonstrering av null- og lavutslipps luftfartøy. Testarenaens fremste mål er kunnskapsdeling, slik at hele økosystemet kan trekke læring fra og dra nytte av testene. Testarena vil gi markedet et felles kontaktpunkt hos Avinor og Luftfartstilsynet, og felles prosess fra konsept til test- og demonstrasjonsflygning, som inkluderer infrastruktur, luftrom, energi og regulatorisk tilrettelegging, for nasjonale og internasjonale aktører som ønsker å teste og demonstrere null- og lavutslipps luftfartøy i Norge. Avinor stiller med infrastruktur, luftrom og tilgang på energi, og Luftfartstilsynet stiller med regulatorisk tilrettelegging. Tidlig og aktiv involvering av luftfartsmyndighetene blir løftet frem av markedsaktørene til å ha stor betydning. Dette inkluderer samarbeid med EUs luftfartsmyndighet EASA, for å etablere rammeverket for utprøving og demonstrasjon, samt sikre at dette blir en god arena for læring og kompetansebygging.

Testarena vil i prinsippet omfatte hele landet. Konkrete geografiske lokasjoner for etablering av testfasiliteter vil bli besluttet i dialog med markedsaktører, basert på deres behov, samt vurderinger av konseptet basert på kvalifikasjons- og prioriteringskriterier.

Etablering av Norge som internasjonal testarena vil bygge opp under det norske markedet som testområde og tidlig marked for innføring av null- og lavutslipps luftfartøy. Dette kan bidra til at løsningene som er aktuelle for det norske markedet kommer tidligere til Norge, og vil være et viktig steg på veien mot utvikling av nullutslippsluftfart i større skala globalt. Det finnes per i dag ingen tilsvarende testarena i et operativt miljø i verden.

10. desember 2024 signerte Avinor og Luftfartstilsynet intensjonsavtale med BETA Technologies og Bristow Norway AS (et datterselskap av Bristow Group Inc.) om testing av et batterielektrisk fraktflykonsept, i første omgang mellom Stavanger og Bergen. Dette er det første testarenaprojektet, og testing vil etter planen starte etter sommeren 2025. Prosjektkontrakt for gjennomføring av testing ble signert 4. mars 2025.





Bærekraftsrapporten beskriver hvordan Avinor jobber med å skape verdi, både på kort og lang sikt for våre kunder, eiere, ansatte, leverandører og samfunnet generelt, og hvordan bærekraft er integrert i selskapets drift.

4. Bærekraftsrapport

Generelle opplysninger



4.1 Generelle opplysninger (ESRS 2)

4.1.1 Grunnlag for utarbeiding (BP)

BP-1 Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter

Avinors bærekraftsrapport for 2024 er utarbeidet, i alle vesentlige henseender, i samsvar med kravene i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) og European Sustainability Reporting Standards (ESRS) etter regnskapsloven §§ 2-3 og 2-4. Årsberetningen, der dette kreves, er utarbeidet i samsvar med standarder for bærekraftsrapportering som er fastsatt i medhold av regnskapsloven §2-3, og i samsvar med regler fastsatt i medhold av taksonomiforordningen artikkel 8 nr. 4. En oversikt over hvor de ulike kravene er oppfylt, fremkommer i Tabell IRO-2.1.

Rapporten inkluderer informasjon om vesentlige bærekraftstemaer som er relevante for Avinors virksomhet, samt informasjon som er vesentlig for interessenter og som påvirker selskapets evne til å skape langsiktig verdi. Videre dekker rapporten alle vesentlige aspekter av Avinors bærekraftsprestasjoner, inkludert både positive og negative påvirkninger, og er strukturert basert på Avinors tolkning av kravene i ESRS 1 og 2.

Med mindre annet er spesifisert, omfatter bærekraftsrapporten hele konsernet og favner de samme virksomhetene som finansregnskapet. Rapporten dekker egen virksomhet samt oppstrøms og nedstrøms verdikjede, og i forbindelse med arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse og identifiseringen av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter har Avinor gjennomført en analyse av selskapets verdikjedeaktiviteter. Disse er beskrevet nærmere i avsnitt 4.1.3 Strategi (SBM). Omfanget av hvorvidt Avinors policyer, retningslinjer, mål og måleparametere dekker aktiviteter og aktører i hele verdikjeden er beskrevet nærmere i de emnespesifikke kapitlene.

Informasjon om cybersikkerhet, security og safety, samfunnsikkerhet og beredskap kan være av sensitiv karakter. Avinor kan derfor ikke rapportere på enkelte detaljer, indikatorer og målsetninger knyttet til disse temaene i tråd med ESRS 1, seksjon 7.7. Der informasjon er utelatt er dette spesifisert.

BP-2 Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter

Avinors rapportering av kort (< 1 år), medium (1-5 år) og lang sikt (>5 år) er generelt i tråd med kravene i henhold til ESRS. I arbeidet med identifisering av klimarisiko er det benyttet tidshorisontene 2050 og 2071-2100 for fysisk klimarisiko, da Avinors kapitalinvesteringer har lang levetid. For overgangsscenarioer er det brukt kortere tidshorisonter, ‘mot 2030’ og ‘mot 2050’ ettersom usikkerheten øker med tiden og kjente globale målsetninger reduserer denne usikkerheten.

Dersom definisjoner avviker fra ESRS, eller det er benyttet forutsetninger, er dette angitt. Størstedelen av dataene og informasjonen i denne rapporten bygger på faktiske tall fra konsernet og verdikjeden. Der hvor faktiske data ikke var tilgjengelige er beste estimat anvendt og spesifisert.

Ved utarbeidelse av bærekraftrapporten er det spesielt utfordrende å beregne klimagassutslipp i verdikjeden (scope 3), mengde PFAS i forurensset grunn, samt Avinors bruk av materialer. For en detaljert beskrivelse av rapporteringsprinsippet for beregning av scope 3-utslipp, mengde PFAS og materialbruk, se kapittel 4.2.1 E1 – Klimaendringer, 4.2.4 E2 - Forurensning og 4.2.6 E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi.

Endringer i utarbeiding og presentasjon av bærekraftopplysninger

De nye rapporteringskravene i ESRS medfører endringer i utarbeidelse og presentasjon av bærekraftsopplysninger sammenliknet med tidligere år da Avinor rapporterte etter GRI. Denne rapporten er utarbeidet etter kravene i ESRS og følger anbefalt struktur i ESRS 1. Som følge av kravene i ESRS rapporterer Avinor i 2024 på flere indikatorer enn tidligere. Dersom beregningsmetoden for indikatorer endres fra forrige rapporteringsperiode, eller hvis det oppdages feil i utregningen, vil disse endringene bli beskrevet sammen med de rapporterte indikatorene.

4.1.2 Styring (GOV)

GOV-1 Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle

Styrets sammensetning og mangfold

Styret i Avinor består per 31.12.2024 av åtte medlemmer. Alle styremedlemmer er uavhengige og utøvende medlemmer. Fem av styrets medlemmer er valgt av generalforsamling og tre medlemmer er ansattevalgte fra Avinorkonsernets ansatte. Det er ikke varamedlemmer for de aksjonærvalgte styremedlemmene.

Kjønnsfordelingen i styret er 50 prosent kvinner og 50 prosent menn. Styret legger årlig en plan for eget arbeid, inkludert arbeid for å utvikle egen kompetanse, og foretar årlig egenevaluering av sitt arbeid og kompetanse. Kompetanse innen bærekraft inngår i egenvurderingen. Ytterligere informasjon om styret og ledergruppe fremgår av CV-ene som er presentert i kapittel 2.5.2 i års- og bærekraftrapporten.

Tabell GOV-1.1 Sammensetning og mangfold i styret og ledelsen

Styrets sammensetning	Målenhet	2024
Styremedlemmer totalt	Antall	8
Styremedlemmer med ledelsesansvar	Antall	0
Styremedlemmer uten ledelsesansvar	Antall	8
Representasjon av ansatte og andre arbeidstakere i styret	Antall	3
Kjønnsfordeling i styret (menn/kvinner)	Prosent	50/50
Uavhengige styremedlemmer	Prosent	100
Konsernledelsens sammensetning	Målenhet	2024
Personer i konsernledelsen med ledelsesansvar	Antall	10
Personer i konsernledelsen uten ledelsesansvar	Antall	0
Kjønnsfordeling i konsernledelsen (menn/kvinner)	Prosent	80/20

Roller og ansvarsområder til administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer

Styret

Styret i Avinor skal sikre overholdelse av aksjelovens krav om forvaltning og tilsyn. Vedtektene spesifiserer at styret skal sikre tilfredsstillende systemer for internkontroll av selskapets aktiviteter, samt regelmessig gjennomføring av risikoanalyser med tilhørende forebyggende tiltak og beredskapstiltak. Videre skal styret sørge for at selskapet utøver samfunnsansvar, hvilket innebærer at styret har det overordnede ansvaret for overvåkning og tilsyn av påvirkninger, risikoer og muligheter. Styrets oppgaver er beskrevet i en egen instruks som revideres årlig og justeres ved endringer i relevant regelverk. Styret fastsetter årlig en plan for sitt arbeid, med hovedvekt på mål, strategi og implementering. Styret har også ansvaret for ansettelse av konsernsjef.

Styret har etablert to underutvalg: (1) Revisjons- og risikostyringsutvalget (RU) og (2) HR, kompensasjons- og HMS-utvalget (HKH).

Revisjons- og risikostyringsutvalg

Revisjons- og risikostyringsutvalget er etablert av styret. Utvalget fungerer som et saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, internkontroll og samlet risikostyring. I tillegg har utvalget ansvaret for bærekraftsrapporteringen og tilhørende vurderinger av påvirkninger, risikoer og muligheter.

HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg

HR- kompensasjons- og HMS-utvalget er et saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Konsernledelsen

Konsernsjefen ansettes av styret og har ansvar og oppgaver som er nedfelt i en instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Konsernet har en ledergruppe bestående av konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner, samt daglig leder for det største datterselskapet, Avinor Flysikring AS.

Konsernledelsen er involvert i vurderingen av PRMer gjennom møter med konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring og konsernregnskapsfunksjonen. I disse møtene deler konsernledelsen sin innsikt og kompetanse, og gir tilbakemeldinger før styret fatter den endelige vurderingen av PRMer.

Konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring har ansvaret for avleggelsen av både den finansielle og ikke-finansielle rapporteringen, mens det det operative ansvaret for rapporteringen er tillagt konsernregnskapsfunksjonen.

Konserndirektørene har det operasjonelle ansvaret for å følge opp bærekraftmål og tiltak innen sine respektive forretningsfunksjoner. Disse funksjonene inkluderer bærekraft, HR, compliance, finans, innkjøp, teknologi, sikkerhet og trafikkutvikling, som alle spiller en vesentlig rolle i Avinors operasjonelle ansvarsområder og bidrar med informasjon til konsernets bærekraftrapportering.

Tilsyn med påvirkninger, risikoer og muligheter (PRMer)

Håndteringen av eksisterende påvirkninger, risikoer og muligheter følger Avinors vedtatte strategier og policyer, samt prosesser for strategisk virksomhetsstyring. I tilfeller der PRMer mangler vedtatte strategier eller policyer for håndtering vil dette beskrives i de emnespesifikke kapitlene. Det operasjonelle ansvaret for oppfølging av relevante strategier og policyer, samt tilhørende internkontroller, ligger hos de tilhørende forretningsfunksjonene, som igjen oppdaterer konsernledelsen i kvartalsvise virksomhetsgjennomganger.

Avinor arbeider metodisk med å etablere og følge opp bærekraftmål og disse er således en del av Avinors fastlagte prosess for strategisk virksomhetsstyring. Ansvarlige forretningsområder utvikler relevante mål basert på identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter. Konsernledelsen vurderer målene, som igjen blir endelig besluttet av styret. Oppfølgingen av målene skjer deretter gjennom de kvartalsvise gjennomgangene av virksomheten.

Administrasjonens, ledelsens- og kontrollorganenes kompetanse og ekspertise til å føre tilsyn med bærekraftforhold

Styret gjør en årlig evaluering av hvorvidt styret selv, og konsernledelsen, innehar kompetansen og erfaringen nødvendig for å føre tilsyn med rapportering, herunder bærekraftforhold. Styret har i 2024 gjennomgått kurs i bærekraft i regi av eksterne fagekspertes. I tillegg har revisjonsutvalget hatt flere temagjennomganger om bærekraft i løpet av 2024. Presentasjon av styret og konsernledelsen fremgår av kapittel 2.5.2 i års- og bærekraftrapporten.

G1 GOV-1 Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle i forbindelse med god forretningsskikk

Styret og konsernsjefen har det øverste ansvaret for forretningsetikk og samfunnsansvar i Avinor. Alle ledere skal være gode rollemodeller, forebygge misligheter, og sikre etterlevelse av konsernets policyer og retningslinjer. Dette inkluderer å fremme en åpen kultur der medarbeidere kan melde fra om kritikkverdige forhold, samt å gjennomføre risiko- og aktsomhetsvurderinger for å sikre sosial bærekraft. Dette fremkommer av Avinor sin policy for etikk og samfunnsansvar.

GOV-2 Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftforhold som behandles av disse organene

Bærekraftsrapportering

Årets bærekraftrapport er den første utarbeidet etter ESRS. I løpet av rapporteringsåret ble styret og revisjonsutvalget jevnlig oppdatert om bærekraftrapportering av Avinors administrasjon. De fikk informasjon om rapporteringskravene i henhold til ESRS generelt, omfanget av rapporteringen samt konsekvenser av dette. Administrasjonen har løpende informert revisjonsutvalget om status på implementeringen og sikret at ny struktur og informasjon kan bli tilstrekkelig vurdert. Utover dette har prosessen for aktsomhetsvurderinger, dobbelt vesentlighetsanalyse og PRMene blitt gjennomgått i egne møter med revisjonsutvalget, konsernledelsen og styret.

Operasjonell bærekraft

PRMer som er dekket av Avinors strategier, policyer eller virksomhets- eller risikostyring blir gjennomgått kvartalsvis med konsernledelsen, revisjons- og risikostyringsutvalget og/eller styret, avhengig av område.

Enkelte identifiserte PRMer er ikke direkte omfattet av eksisterende strategier, policyer eller risikostyringsrutiner. Avinor vil fremover vurdere behovet for spesifikke strategier og tiltaksplaner for å håndtere disse PRMene, og der det anses hensiktsmessig vil disse bli integrert i Avinors etablerte virksomhetsstyringsrutiner. I tilfeller der PRMen ikke er håndtert i strategi, policy eller risikostyring, omtales dette nærmere i de aktuelle emnespesifikke standardene.

En liste over de vesentligste PRMene som konsernledelsen, revisjonsutvalget og styret har behandlet i løpet av rapporteringsperioden vises under SBM-3.

GOV-3 Integrering av bærekraftrelaterte resultater i insentivordninger

I tråd med gjeldende praksis for statlig eide selskaper, og etter instruks fra eier, har Avinor ingen insentiv- eller bonusordninger. Dette gjelder også for bærekraftrelaterte områder. Det henvises for øvrig til redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse for opplysninger om lønn og godtgjørelse til Avinors øverste ledelse og styremedlemmer.

GOV-4 Erklæring om aktsomhetsvurdering

Avinor jobber systematisk med aktsomhetsvurderinger for å sikre bærekraftig økonomi og forretningspraksis i hele virksomheten. Dette innebærer å respektere mennesker, samfunn og miljø, og er en forutsetning for bærekraftig utvikling.

Aktsomhetsvurderinger hos Avinor har en risikobasert tilnærming som fokuserer på å identifisere, vurdere og håndtere risikoer knyttet til menneskerettigheter, arbeidsforhold, samfunn og miljø i både egen virksomhet og verdikjeden.

Tabell GOV 4.1

Tabellen viser en oversikt over hvordan Avinor anvender føringene i OECDs retningslinjer for aktsomhetsvurderinger og hvor i rapporten denne informasjonen er beskrevet.

Steg i aktsomhetsvurdering	Referanse i bærekraftsrapport
1. Innarbeiding av aktsomhetsvurdering i styring, strategi og forretningsmodell	ESRS 2 GOV-2
	ESRS 2 GOV-3
	ESRS 2, SBM-3
	S1.SBM-3
	S2.SBM-3
	S3.SBM-3
	G1.GOV-1
2. Samarbeid med berørte interessenter i alle viktige trinn i aktsomhetsvurderingen	ESRS 2 SBM-2
	ESRS 2 SBM-3
	E1-2
	E2-1
	E4-2
	E5-1
	G1-1
	S1-1
	S1-2
	S1-3
	S2-2
	S3-2
	S4-1

Steg i aktsomhetsvurdering	Referanse i bærekraftsrapport
3. Identifisering og vurdering av negative påvirkninger	ESRS 2 IRO-1
	ESRS 2 SBM-3
	E1.SBM-3
	E4.SBM-3
	S1.SBM-3
	S2.SBM-3
	S3.SBM-3
	E1.IRO-1
4. Iverksetting av tiltak for å håndtere disse negative påvirkningene	E2.IRO-1
	E4.IRO-1
	E5.IRO-1
	E1-3
	E2-2
	E4-3
	E5-2
	S1-4
	S2-4
	S3-4
	S4-4
	G1-1

GOV-5 Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering

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

Bærekrafttrapporteringen i Avinor er basert på data fra forretningsfunksjoner med etablerte prosedyrer for å sikre fullstendig, objektiv og korrekt informasjon. Dette inkluderer også klimagassregnskapet, som Avinor har rapportert i flere år. Overordnede risikoer håndteres og vurderes sentralt, mens datagrunnlag for bærekraftsrapportering er underlagt både sentrale og desentrale kontroller. Det er lagt vekt på dokumentasjon og vurdering av vesentlige vurderingsposter.

Utover estimerer (se BP-2) er det også en risiko knyttet til presentasjon av dataene, det vil si at aggregering av data er korrekt og rapporten er tydelig og kortfattet. Det er derfor etablert ytterligere internkontroller knyttet til sammenstilling av bærekraftrapporten. Det gjennomføres ulike kontrolltiltak i den løpende utarbeidelsen og oppfølgingen av bærekrafttrapportering. Avinor forventer fremover å videreutvikle bærekraftsrapporteringsprosessene for å øke graden av formalisert internkontroll, inkludert systemstøtte for utarbeidelse, evaluering og overvåkning.

Revisjonsutvalget har blitt oppdatert på risikostyring og internkontroll knyttet til bærekraftsrapportering i faste møter med administrasjonen.

4.1.3 Strategi (SBM)

SBM-1 Strategi, forretningsmodell og verdikjede

Forretningsmodell og verdikjede

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

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

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

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

Avinors verdikjede oppstrøms inkluderer nøkkelressurser, entreprenører i forbindelse med bygging av infrastruktur, tjenester knyttet til lufthavnsoperasjon som bakketjenester, innsjekk og bagasjehåndtering, og sikkerhetstjenester, samt drifts- og servicetjenester relatert til Avinors bygg og avfallshåndtering. Verdikjeden nedstrøms omfatter hovedsakelig flytrafikk, kommersielle tilbud på flyplassene, tilbringertjenester, parkering og hoteller.

Nøkkelressurser og forsyningskjede

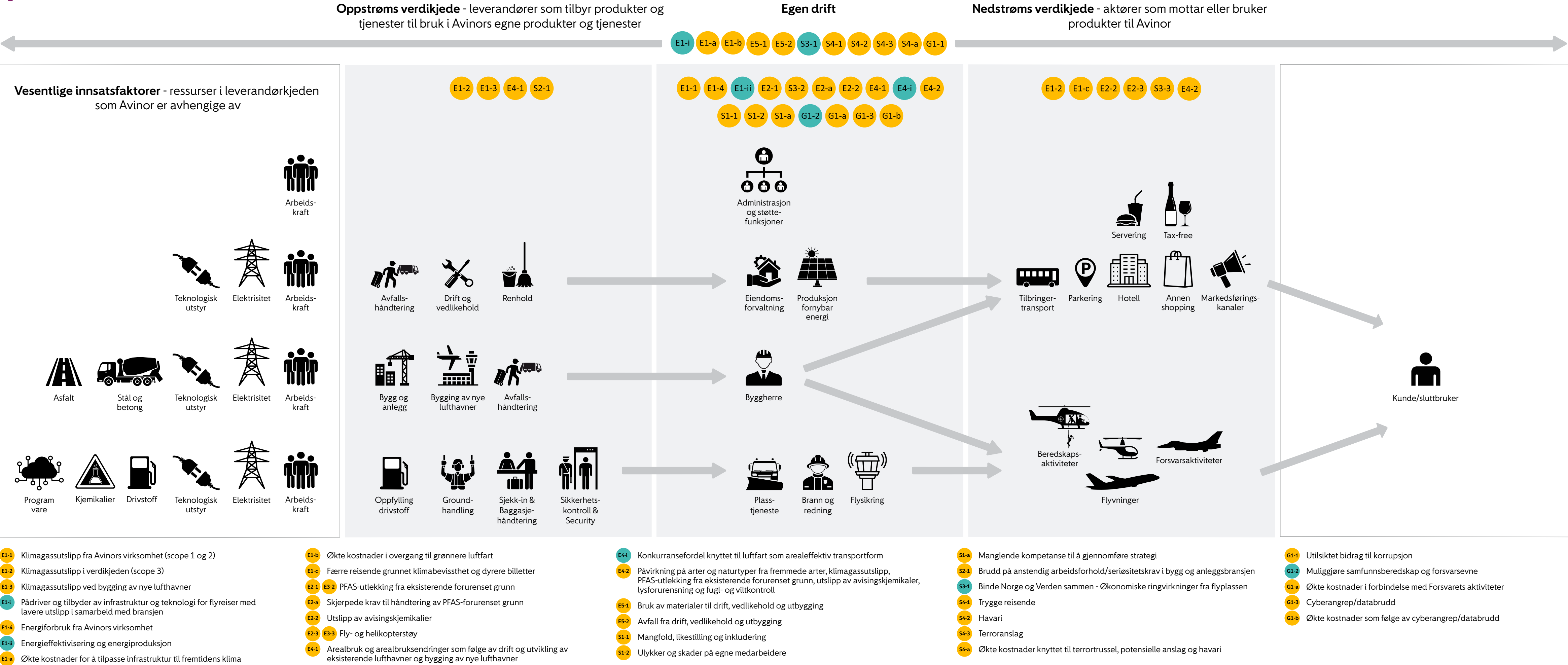
For å levere sine tjenester er Avinor avhengig av fysisk infrastruktur, kompetente medarbeidere, avanserte IT-systemer og samarbeid med flyselskaper, leverandører og myndigheter.

- Infrastruktur: Rullebaner, terminaler, flykontrolltårn og logistikkentre utgjør grunnlaget for Avinors drift.
- Teknologi og digitalisering: Avanserte lufttrafikkstyringssystemer, biometriske sikkerhetsløsninger og AI-drevne effektiviseringsverktøy bidrar til optimal drift.
- Samarbeid og forsyningskjede: Avinor jobber tett med flyselskaper, drivstoffleverandører, entreprenører og teknologipartnere for å sikre høy kvalitet og bærekraftig utvikling.

Sikring av infrastruktur innebærer større bygg- og anleggsprosjekter hvor Avinor er byggherre, samt drift av infrastruktur i form av eiendomsforvaltning.

Avinor samler inn disse nøkkelressursene gjennom forretningsforhold i forsyningskjeden og i egen drift, som spenner fra egen arbeidsstyrke til entreprenører. Utvikling og sikring av innsatsfaktorene skjer hovedsakelig gjennom kontinuerlige forbedringstiltak, formelle kontraktavtaler og risikoreduserende rammeverk, med hensyn til eventuell driftsforstyrrelse.

Figur SBM-1.1



Antall ansatte i Avinor konsernet

Tabell SBM 1.1 - Ansatte etter geografisk område

Antall ansatte etter geografisk område	2024
Norge	3297

Inntekter knyttet til salg av drivstoff

En mindre andel av Avinors inntekter er knyttet til salg av drivstoff til luftfartsindustrien. Avinor har ingen inntekter knyttet til taksonomiforenlige økonomiske aktiviteter i forbindelse med fossil gass i henhold til artikkel 8 nr. 7 bokstav a) i delegert kommisjonsforordning 2021/2178.

Tabell SBM 1.2 - Inntekt fra salg av drivstoff (beløp i MNOK)

BESkrivelse	2024
Inntekt fra salg av drivstoff	33

Bærekraftrelatert strategi og mål

Fundamentet for Avinors strategi mot 2030 er sikker, stabil og kostnadseffektiv drift med et riktig servicenivå og en risikobasert tilnærming. Strategien er utformet innen rammene av selskapets visjon, samfunnsoppdraget og de sektorpolitiske målsetningene.

De strategiske prioriteringene innen bærekraft, inkludert i konsernstrategien «Avinor mot 2030», er formulert gjennom de sentrale pilarene «aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart» og «utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter». Implementeringen av disse målene støttes av det strategiske initiativet «være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon», samt fundamentet som består av «drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming».

«Aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart»

Widerøe, SAS, Norwegian, NHO Luftfart, LO og Avinor har i felleskap satt et mål om at norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050. Bransjen er imidlertid fortsatt langt unna målet og det vil kreve mye av alle aktørene i luftfarten, samt tilstrekkelige rammebetingelser i årene som kommer for å møte disse utfordringene. Som en pådriver og tilrettelegger skal Avinor bidra til å omstille bransjen, både på bakken og i luften. Avinors fremste oppgave er å fortsette arbeidet med å redusere våre egne klimagassutslipp og tilrettelegge for null- og lavutslippsluftfart og reduserte utslipp fra fly for at luftfarten skal være fossilfri innen 2050.

«Utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter»

Avinor skal gjennom samfunnsoppdraget sikre god tilgjengelighet for alle reisende og drifte selvfinansiert. Sammen med norsk reise- og næringsliv konkurrerer Avinor med lufthavner i andre land om flyselskapenes kapasitet og ruteproduksjon. Utvidelse av eksisterende ruter og etableringen av nye nasjonale, internasjonale og interkontinentale ruter er et viktig bidrag til samfunnsutvikling regionalt og nasjonalt, og derfor en sentral del av selskapets strategi. Særlig er arbeidet med utviklingen av Oslo lufthavn som et attraktivt internasjonalt knutepunkt styrket i 2024.

«Være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon»

Avinor er inne i et generasjons- og kompetanseskifte. Selskapet rekrutterer personer med en helt annen kompetanse enn tidligere, og en av de viktigste oppgavene fremover er å sørge for at Avinor er en attraktiv arbeidsplass. Avinor skal fortsette arbeidet med en samhandlende kultur, gjennom å bryte siloer og jobbe på tvers. Selskapet skal videre utvikle sine dyktige medarbeidere og sikre mangfold, med målsettingen om å sikre en attraktiv arbeidsplass og en effektiv organisasjon, og gjennom det møte fremtidens kompetansebehov.

«Drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming»

Sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming er et av konsernets langsiktige prioriteringer og styrende for all operasjonell aktivitet i konsernet. Det innebærer å opprettholde trygge og pålitelige operasjoner ved alle Avinors lufthavner og i den nasjonale flysikringstjenesten. Avinor har som mål å opprettholde høy punktlighet og regularitet i flytrafikken, samtidig som klima- og miljøhensyn ivaretas.

Bærekraftmål

Avinors målbare, resultatorienterte og tidsbestemte bærekraftrelaterte mål, samt hvordan disse er satt, er omtalt nærmere i de emnespesifikke kapitlene.

SBM-2 Interessenters interesser og synspunkter

Interessentvurderinger gir oversikt over aktuelle interessenter og deres forventninger til Avinor, slik at Avinor kan ta stilling til hvilke av disse som skal tas hensyn til i virksomheten. Interessentanalyser gjennomføres på ulike nivåer – fra overordnet strategisk nivå i Avinor til virksomhetsområder eller enkeltprosesser, spesielt konsernets gjennomførte doble vesentlighetsanalyse. Interessentanalyser gjennomføres i forbindelse med oppdatering av planer, i henhold til sertifiseringskrav eller ved andre behov.

Prosessen for interessentdialog er definert i Avinors styringssystem og innebærer å identifisere relevante interessenter, vurdere deres innflytelse, kartlegge forventninger og krav, samt eksisterende kontakt og dialog med dem. Etter at interessentenes

krav er kartlagt og deres vesentlighet vurdert, bestemmes oppfølgingsstrategien. Dette kan for eksempel være å følge opp, informere, tilfredsstille eller engasjere. I tillegg til den formelle interessentdialogen fører Avinor også kontinuerlig dialog i uformelle sammenhenger. Dette bidrar til en helhetlig kommunikasjon med alle interessenter.

Tabell SBM-2.1 viser hvordan Avinor har kommunisert med nøkkelinteressenter i løpet av året, samt resultatene av denne dialogen.

Tabell SBM-2.1 Interessentdialog

Interessent	Interessenters interesser	Format interessentdialog	Hvordan interessenters interesser er hensyntatt, se
Eier, regulatoriske myndigheter og politiske organer	- Klimagassutslipp, reduksjon av utslipp - Risiko knyttet til omstilling til grønn luftfart. - Sirkulærøkonomi, med fokus på innsatsfaktorer og ressursbruk - Menneskerettigheter i leverandørkjeden - Flysikkerhet - Cybersikkerhet - Utslipp til vann og grunn - Påvirkning på økosystemer ved utlekking og opprydning av PFAS	- Intervjuer - National transportplan - Eierskapsmelding - Lovkrav og pålegg - Møter med relevante komiteer og partigrupper - Kontaktmøter - Rapporter og dokumenter - Høringsprosesser - Informasjonsmøter	- E1 Klima - E5 Sirkulærøkonomi - S2 Arbeidere i verdikjeden - G1 Cybersikkerhet - E2 Forurensning - E4 Biodiversitet og økosystemer
Bank og finans	- Forurensning og utslipp til luft, grunn og vann - Samfunnsberedskap – tilrettelegging for militær og annen beredskap - Økonomiske ringvirkninger ved mindre flyplasser - Cybersikkerhet, nedetid ved potensielle angrep - Økonomisk usikkerhet knyttet til fremtid for luftfart	- Intervju - Møter - Roadshow-møter - Års- og bærekraftrapport	- E1 Klima - E2 Forurensning - G1 Samfunnsberedskap og forsvarsevne - S3 Berørte samfunn, økonomiske ringvirkninger - G1 Cybersikkerhet
Kunder	- Økte kostnader knyttet til omstilling til grønn luftfart - Trygg og sikker mobilitet - Klimapåvirkning fra luftfart	- Brukerundersøkelse - Media - Kundetilfredshetsundersøkelse - Generelle kundesvevndelser - Hjemmeside - Intervju	- E1 Klima - S4 Security, safety - E2 Forurensning - E4 Biodiversitet og økosystemer

Tabell SBM-2.1 (forts.)

Interessent	Interessenters interesser	Format interessentdialog	Hvordan interessenters interesser er hensyntatt, se
Leverandører	- Menneskerettigheter - Klimagassutslipp	- Møter - Samarbeid - Kontrakter - Forhandlinger	- S2 Arbeidere i verdikjeden - E1 Klima
Interne interessenter	- Kundetilfredshet - Arbeidstid for egne arbeidere og arbeidere i verdikjeden - HMS, egne arbeidere og arbeidere i verdikjeden - Lønn for egne arbeidere og arbeidere i verdikjeden	- Medarbeiderundersøkelse - Utviklingssamtaler - Intervjuer - Ledelsestøtte - Arbeidsmiljøutvalg & Vernetjeneste - Informasjons- og drøftelsesmøter (ID-møter) - Strategi	- S1 Egen arbeidsstyrke - S2 Arbeidere i verdikjeden
Lokalsamfunn	- Fly- og helikopterstøy - Positive økonomiske ringvirkninger fra lufthavnene	- Media - Høringer - Informasjonsmøter - Avinor.no/Dedikerte informasjonskanaler (PFAS og Støy) - Søknadsprosesser - Rapportering	- E2 Forurensning - S3 Berørte samfunn, økonomiske ringvirkninger
Miljøorganisasjoner	- Støy fra luftfart - Direkte utslipp og forurensning til luft, vann og grunn - Klimagassutslipp knyttet til luftfart og bygging av nye lufthavner - Satsing på el-fly på kortbanenettet og SAF for å redusere utslipp - Inngrep i natur ved utbygging og bygging av nye lufthavner	- Informasjonsmøter - Gjennomføring av konferanser - Media - Samarbeidsprosjekter - Intervjuer	- E2 Forurensning - E1 Klima - E4 Biodiversitet og økosystemer

Interessentdialog i dobbel vesentlighet

I forbindelse med den gjennomførte doble vesentlighetsanalysen har interne og eksterne interessenter spesifikt blitt kartlagt i henhold til forventninger etter både ESRS, ISO-standarden for miljøledelse (ISO 14001) og OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger. Interessentene er vurdert både med hensyn til å identifisere deres forventninger og krav, deres innflytelse på Avinors beslutninger og samlet sett med hensyn til deres vesentlighet. I DVAen er det videre utført en særskilt interessentdialog med blant annet regulatoriske myndigheter, kunder, leverandører, egne ansatte, eier, bank- og finans og interesseorganisasjoner. Bidragene fra denne interessentdialogen har bidratt til utarbeidelsen av vesentlige bærekraftstemaer for Avinor.

Avinors interessenter inkluderer individer eller grupper som blir eller potensielt kan bli påvirket av egne aktiviteter gjennom direkte eller indirekte forhold. Innspill og synspunkter fra Avinors interessenter vurderes kontinuerlig i relevante avdelinger og forretningsområder. Styrende organer og konsernledelsen blir også informert løpende ved behov, og minimum årlig, i forbindelse med gjennomgang av vurderingene fra den doble vesentlighetsanalysen.

S2 SBM-2 – Interessenters interesser og synspunkter

Avinor får innsikt fra interessenter i bygg- og anleggsverdikjeden gjennom markedsdialog med mulige leverandører ved anskaffelser, kontrakts- og prosjektoppfølgingsmøter med eksisterende leverandører, overvåkning og kontroll av kontraktskrav innen seriøsitet og arbeidslivskriminalitet, uavhengig LO-koordinator på byggeplass, varsler og tilbakemeldinger fra HMS-tavle på byggeplass, Avinors varslingskanal, tilstedeværelse av egne ansatte på Avinors lokasjoner, og dialog med Skatteetaten og Arbeidstilsynet.

Avinor skal ha seriøse og ansvarlige leverandører og forretningspartnere som tar ansvar for egne arbeidere og underleverandører. Krav til seriøsitet og ansvarlighet følges opp i kontraktdialog og gjennom seriøsitetskontroller. For å sikre innsikt og kunnskap fra ulike interessenter, deltar Avinor i nettverk med andre offentlige byggherrer og interesseorganisasjoner. Avinor har samarbeidsavtaler med Skatteetaten og Arbeidstilsynet for å avdekke økonomisk kriminalitet og brudd på arbeidstakerrettigheter for å ivareta arbeidernes rettigheter og interesser.

SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

En dobbel vesentlighetsanalyse er gjennomført i henhold til prosessen beskrevet i IRO-1. Tabellen under oppsummerer hvilke bærekraftstemaer som er identifisert som vesentlige for bærekraftsrapportering, samt grunnlaget for konklusjonen. At temaer ikke er identifisert som vesentlige for Avinors bærekraftsrapportering betyr ikke at det ikke finnes positive og negative påvirkninger innenfor disse som Avinor må håndtere, men at omfanget av påvirkning, kombinert med sannsynligheten for at de inntreffer, gjør at de ikke scorer like høyt som temaene som ble identifisert som vesentlige.

Den doble vesentlighetsanalysen vil bli utført med jevne mellomrom, og nye forventninger fra eiere, interessentdialoger, nytt lovverk eller nye vurderinger kan endre analysen og utfallet for kommende rapporteringer.

Tabell SBM 3.1 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
E1 Klimaendringer	Begrensning av klimaendringer	Klimagassutslipp fra Avinors virksomhet (scope 1 og 2)	Klimagassutslippene fra Avinor sin virksomhet har negative effekter på klimaet	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
		Klimagassutslipp i verdikjeden (scope 3)	Klimagassutslippene i Avinor sin verdikjede utgjør det vesentligste av selskapets totale klimagassutslipp, og har en negativ effekt på klimaet.	FNP		Oppstrøm, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
		Klimagassutslipp ved bygging av nye lufthavner	Klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner er betydelig, og har en negativ effekt på klimaet	FNP		Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt
		Pådriver og tilbyder av infrastruktur og teknologi for flyreiser med lavere utslipp i samarbeid med bransjen	Et godt samarbeid med bransjen og sentrale aktører for å omstille til fossilfri luftfart vil gi muligheter i form av både reduksjon og fordeling av kostnader. Dersom luftfartsbransjen lykkes med teknologisk omstilling, f.eks ved implementering av SAF (Sustainable Aviation Fuel) og null- og lavutslippsfly, vil dette gi lavere klimagassutslipp og en mulighet for å øke markedsandelene.	M		Egen drift, Nedstrøm	
	Energi	Energiforbruk fra Avinors virksomhet	Energiforbruket i Avinor sin virksomhet har en negativ effekt på klimaet, avhengig av energikilden	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
		Energieffektivisering og energiproduksjon	Kostnadsbesparelser gjennom energieffektiviseringstiltak og investeringer i egenprodusert energi, særlig ved bruk av solcellepaneler og biogassanlegg.	M		Egen drift	
	Tilpasning til klimaendringer	Økte kostnader for å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima	Med endret klima og mer ekstreme værforhold stilles det høyere krav til infrastrukturen, som kan medføre betydelige kostnader for Avinor. Videre kan mer ekstreme værforhold forstyrre den ordinære driften ved flyplassene.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	
		Økte kostnader i overgang til grønnere luftfart	Høye priser på karbon og andre avgifter kan føre til betydelige prisøkninger.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	
		Færre reisende grunnet klimabevissthet og dyrere billetter	Endring i reisevaner og adferd hos passasjerene som følge av klimabevissthet kan påvirke nåværende forretningsmodell for Avinor	R		Nedstrøm	
	E2 Forurensning	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum benyttet ved Avinors lufthavner. Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner. PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til potensielle helse- og miljøproblemer.	FNP		Egen drift	Kort, og medium sikt
		Skjerpede krav til håndtering av PFAS-forurenset grunn	Avinor har blitt pålagt å rydde opp flere av sine PFAS-forurensede lokaliteter. Med bakgrunn i dette har Avinor foretatt avsetning i finansregnskapet for gjenstående oppryddingsarbeid. Det er en risiko for at skjerpede krav til håndtering av PFAS kan føre til økte kostnader for Avinor.	R		Egen drift	
		Utslipp av avisingskjemikalier	For å holde flyene og rullebanene fri for is på vinteren må banesystemene og flyene sprayes med avisingskjemikalier. Kjemikaliene er organiske og brytes ned biologisk. Avrenning og spredning av disse kjemikaliene kan derfor påvirke naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet grunnet høyt oksygenforbruk ved nedbryting. Dette kan lokalt gi oksygenfattige forhold i vannforekomster ved betydelige utslipp og lav nedbrytningskapasitet.	FNP		Egen drift, Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorison
	Støyforurensning	Fly- og helikopterstøy	Påvirkning på lokalsamfunn og dyreliv i form av støyforurensning hvor Avinor har lufthavner, og omkringliggende områder.	FNP	Selskapsspesifikk	Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
E4 Biologisk Mangfold og Økosystemer	Arealbruksendringer	Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Arealbruk og arealbruksendringer kan føre til tap av skog, våtmarker og dyrkbar mark, noe som reduserer biologisk mangfold og påvirker økosystemer	FNP		Oppstrøm, Egen drift	Kort, medium og lang sikt
		Konkurransfordel knyttet til luftfart som arealeffektiv transportform	Luftfart er en arealeffektiv transportform i dag, og skaper heller ikke vesentlig barrierer i naturen slik for eksempel jernbane og veg gjør. Dersom bransjen lykkes med omstilling til fossilfri luftfart vil det foreligge konkurransefordeler for luftfarten, sammenlignet med utbygging av vei og jernbane.	M	Egen drift		
	Påvirkning på arter og naturtyper	Påvirkning på arter og naturtyper fra fremmede arter, klimagassutslipp, PFAS-utlekking fra eksisterende forurensset grunn, utslipp av avisingskjemikaler, spredning av mikroplast, lysforurensning og fugl- og viltkontroll	Påvirkningene fra Avinor sin virksomhet og verdikjede reduserer og kan redusere ytterligere biologisk mangfold og påvirke økosystemer negativt.	FNP		Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
E5 Ressursbruk og Sirkulærøkonomi	Inngående ressurser	Bruk av materialer til drift, vedlikehold og utbygging	Utvinning og bruk av naturressurser har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Avfall	Avfall fra drift, vedlikehold og utbygging	Avfall fra lufthavnoperasjoner har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
S1 Egen Arbeidsstyrke	Mangfold	Mangfold, likestilling og inkludering	Manglende mangfold, likestilling og inkludering har en negativ påvirkning både på ansatte og potensielle kandidater.	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Arbeidsmiljø	Ulykker og skader på egne medarbeidere	Negativ påvirkning på egne ansatte i form av ulykker og skader	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Kompetanse	Manglende kompetanse til å gjennomføre strategi	Avinor har en ambisiøs konsernstrategi som krever ferdigheter og kompetanse for å lykkes. Det er en risiko for at Avinor ikke lykkes med å tiltrekke, beholde, og utvikle den nødvendige kompetansen til å oppnå konsernets mål.	R		Egen drift	
S2 Arbeidstakere i Verdikjeden	Arbeidsvilkår	Brudd på anstendig arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg og anleggsbransjen	Brudd på anstendige arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg- og anleggsbransejn kan føre til negative konsekvenser for arbeidere i verdikjeden i form av skader og ulykker, samt dårlige leveforhold som manglende lønn, utilstrekkelige boforhold m.m.	FNP		Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt
S3 Berørte Samfunn	Samfunnenenes økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Binde Norge og Verden sammen - Økonomiske ringvirkninger fra flyplassen	Positive ringvirkninger på lokalsamfunn fra aktiviteten som følger med lufthavner.	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorison
S4 Forbrukere og Sluttbrukere	Personers sikkerhet	Trygge reisende	Sikkerhet og trygghet for reisende gjennom effektivt arbeid innen Safety og Security.	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
		Havari	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av skader og dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker. De mest sentrale risikoene knyttet til potensielle havarier og skadevirkningene av disse er: Runway incursions (RI) Runway excursions (RE) Foreign object debris (FOD) Birdstrike Droner Brann Mangelfull krisehåndtering	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
		Terroranslag	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av ulovlige handlinger, som terroranslag, sabotasje eller andre kriminelle aktiviteter	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
		Økte kostnader knyttet til terrortrussel, potensielle anslag og havari	Terrortrusler, potensielle anslag og havarier kan føre til negative økonomiske konsekvenser for Avinor.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	
G1 Forretningsetikk	Korrupsjon og bestikkelser	Utsiktet bidrag til korrupsjon	Negativ påvirkning på samfunn ved korrupsjon	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, og medium sikt
	Totalforsvar og beredskap	Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne	Avinor er ansvarlig for samfunnskritisk infrastruktur og spiller dermed en viktig rolle i Totalforsvaret.	FPP	Selskapsspesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt
		Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter	Avinor sin rolle i Totalforsvaret, og tilhørende økt aktivitet fra Forsvarets side, kan føre til betydelige økte kostnader for Avinor	R	Selskapsspesifikk	Egen drift	
	Cybersikkerhet	Cyberangrep/databrudd	Cyberangrep eller databrudd kan føre til at personverndata og andre sensitive opplysninger, som flydata, kommer på avveie. Slike angrep kan også medføre at hele eller deler av luftrommet må stenges, som følge av at kritiske IT-støttetjenester blir utilgjengelige, konfidensiell informasjon blir kompromittert, eller systemet blir utsatt for angrep.	PNP	Selskapsspesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt
		Økte kostnader som følge av cyberangrep/databrudd	Ethvert tap av integritet, enten gjennom datalekkasjer, cyberangrep eller brudd på informasjonssikkerheten, kan svekke Avinors drift og føre til dårlige beslutninger, langvarige forstyrrelser og økte kostnader. Videre kan det ikke gis noen garanti for at Avinor vil være i stand til å forhindre alle trusler knyttet til cyberkriminalitet, og hendelser kan resultere i vesentlige tap av klient- og kundeinformasjon, skade Avinors omdømme og føre til regulatoriske sanksjoner og økonomiske tap.	R	Selskapsspesifikk	Egen drift	

FNP = Faktisk negativ påvirkning, FPP = Faktisk positiv påvirkning, PNP = Potensiell negativ påvirkning, M = Mulighet, R = Risiko

For de påvirkningene og risikoene knyttet til PFAS-forurensning, er det estimert og bokført en avsetning for oppryddingskostnader. Se Note 3 – ‘Viktige antagelser og sentrale forhold’ for ytterligere informasjon om den finansielle avsetningen.

Avinor gjennomførte en dobbel vesentlighetsanalyse i henhold til ESRS for første gang i 2024. Benyttet metode er derfor ikke sammenlignbar med foregående år. Det er ingen betydelige endringer i PRMer sammenlignet med forrige rapporteringsperiode, og Avinor har allerede jobbet med å håndtere og fremme mange av PRMene i et strategisk perspektiv over flere år. De fleste av Avinors PRMer er innarbeidet i konsernstrategi, strategisk risikoarbeid, policyer eller klima- og miljøstrategi. Noen områder er imidlertid vurdert i lys av kravene i den doble vesentlighetsanalysen for første gang, og det vil fortsatt være nødvendig å innhente mer innsikt over tid. Det er et pågående arbeid med overordnet klima- og naturrisikoanalyser basert på metodikken i Task Force on Climate Related Financial Disclosure (TCFD) og Task Force on Nature Related Financial Disclosure (TNFD). Disse analysene vil inkludere en vurdering av robustheten i foretakets strategi og forretningsmodell på et mer detaljert nivå.

4.1.4 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)

En sentral del av forberedelsene til rapportering etter Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) er gjennomføringen av en dobbel vesentlighetsanalyse (DVA). Avinor startet arbeidet med DVA i samsvar med kravene i European Sustainability Reporting Standards og standardene ESRS 1 og ESRS 2 i 2023.

IRO-1 Beskrivelse av prosessen for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Avinor fullførte for første gang en dobbel vesentlighetsanalyse i 2024. Tidligere har Avinor utført vesentlighetsvurderinger i samsvar med ISO 14001 og OECDs rammeverk for aktsomhetsvurderinger som DVAen har bygget videre på. Til forskjell fra tidligere vesentlighetsvurderinger, vurderer en DVA både påvirkningsvesentlighet (innside-ut) og finansiell vesentlighet (utside-inn). DVAen inkluderer også et bredere spekter av aktiviteter og temaer enn de tidligere vesentlighetsanalysene, og vurderer både påvirkninger, risikoer og muligheter, hvor tidligere analyser ikke har inkludert fokus på påvirkninger og muligheter. Den doble vesentlighetsanalysen er utarbeidet separat fra den generelle risikostyringen og styringsprosessen knyttet til utarbeidelse av konsernstrategien. Det er ingen formell prosess for integrering av prosess og resultater fra DVAen inn i den generelle risikostyringen eller utarbeidelse av konsernstrategi, men den generelle risikostyringen og konsernstrategien har informert DVA-arbeidet. For vurdering av risikoer i DVA-prosessen er det brukt tilnærmet lik metodikk og terskelverdier som i den generelle risikostyringen. De identifiserte risikoene fra DVA-prosessen er også identifisert i den generelle risikostyringen og følges opp og håndteres i arbeidet med generell risikostyring i konsernet. Det er identifisert et fremtidig behov for å utarbeide en prosess som skal sørge for integrering og vurdering av bærekraft i Avinors overordene styringsprosesser. Videre skal det utarbeides en plan for gjennomføring og utarbeidelse av denne prosessen.

Måleparametrene for å vurdere vesentlighet er gitt av ESRS-standardene og har ikke blitt anvendt i tidligere vesentlighetsvurderinger.

Ved utarbeidelsen av rapporten er det foretatt en gjennomgang av de emnespesifikke ESRS-standardene relevante for Avinor for å kartlegge og identifisere hvilke opplysningskrav som er gjeldende, samt sikre at det rapporteres på disse. I tillegg har Avinor gjennomgått datapunktene på de temaene som ikke har blitt identifisert som vesentlige for å sikre at det ikke foreligger opplysningskrav som er spesielt relevante for konsernet under disse standardene.

DVA prosess og metode

Avinors prosess for gjennomføring av dobbel vesentlighetsanalyse er anvendt konsekvent på alle temaer, uavhengig av om temaet er identifisert som vesentlig eller ikke vesentlig. Avinor har også identifisert selskapsspesifikke temaer under E2, S3 og G1 ved hjelp av samme metode.

Som første steg i prosessen ble selskapets verdikjede kartlagt, inkludert oppstrøms- og nedstrøms aktiviteter. Dette dannet videre grunnlaget for identifisering av nøkkelinteressenter.

For å identifisere påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til bærekrafttemaer i henhold til ESRS 1, eller selskapsspesifikke temaer, ble det gjennomført både intervjuer med nøkkelinteressenter, arbeidsmøter med interne fagpersoner og -grupper, samt skrivebordsanalyser. I noen tilfeller fungerte også interne fagpersoner som proxyer for nøkkelinteressenter for å bistå med innsikt på vegne av disse.

Skrivebordsanalysene bestod av bransjeanalyse, Avinors års- og bærekraftrapport for 2023, den eksisterende strategiske risikovurderingen, ISO 140001 Miljøaspektanalyse, pågående natur- og klimarisikoanalyser, medarbeiderundersøkelse, rapportering i henhold til åpenhetsloven, samt markedsundersøkelser.

For hvert av bærekrafttemaene identifisert gjennom intervjuer, arbeidsmøter og analyser ble Avinors verdikjedeaktiviteter vurdert for å identifisere situasjoner der foretaket er avhengig av naturressurser, menneskelige og/eller sosiale ressurser i forbindelse med forretningsprosesser. For de identifiserte avhengighetene ble det vurdert om disse representerte en økonomisk risiko eller mulighet.

Resultatet av arbeidet med å identifisere påvirkninger, risikoer og muligheter ble oppsummert i en bruttoliste, som igjen ble analysert og kalibrert ned til en nettoliste over PRMer. I denne prosessen ble PRMene også avstemt mot den strategiske risikostyringen i konsernet, samt konsernstrategien. Eventuelle endringer ble foretatt og forankret hos ansvarlige fagpersoner før det endelige resultatet av analysen ble presentert og diskutert med konsernledelsen.

Kildegrunnlag

Kildegrunnlaget for DVAen omfatter intervjuer med eksterne og interne nøkkelinteressenter og møter og workshops med interne fagmiljøer. Interne datakilder brukt i analysen omfatter Avinors policyer, prosessbeskrivelser, strategier og andre interne prosjekter

og arbeidsprosesser. Det er også brukt eksterne rapporter, rammeverk, verktøy for vesentlighetsvurdering og andre kilder for å supplere analysen.

Omfang

Avinor har vurdert PRMer basert på deres plassering i verdikjeden, samt om de stammer fra egen drift, oppstrøms- eller nedstrøms aktiviteter. DVA-analysen er utarbeidet med hensyn til alle aktivitetene som fremkommer av kartleggingen av Avinors verdikjede (se figur SBM-1.1). Alle identifiserte PRMer ble vurdert for deres betydning på kort (1 år), medium (1-5 år), eller lang (over 5 år) sikt.

Et bærekraftstema anses som vesentlig dersom en av de identifiserte PRMene innen temaet overskrider grensen for vesentlighet i henhold til rangeringsmodellen skissert under. De temaene som ble klassifisert som ikke-vesentlige hadde enten ingen identifiserte PRMer eller PRMene lå under terskelgrensen for vesentlighet. For at et tema skal anses som vesentlig, må minst en av de identifiserte PRMene ha en poengsum på tre eller høyere, av fem. Innenfor hvert vesentlige tema rapporteres det på kravene som gjelder for de identifiserte under- og under-undertemaene. Hvis et undertema eller under-undertema av et hovedtema er ikke-vesentlig, rapporteres ikke de spesifikke kravene.

Rangering

Påvirkningsvesentlighet

I tråd med kravene i ESRS 1 har Avinor vurdert faktiske påvirkninger etter de tre parameterne skala (scale), omfang (scope) og uopprettelig karakter av påvirkningen (irremediable character of the impact). For potensielle påvirkninger har Avinor også vurdert sannsynlighet. De identifiserte påvirkningene er vurdert til å være enten positive eller negative, og det er kun de negative påvirkningene som blir vurdert på uopprettelighet. Alle parameterne ble vurdert etter et vurderingssystem fra 1 til 5, hvor 1 er lavest og 5 høyest. En PRM er vurdert til vesentlig dersom den gjennomsnittlige poengsummen på tvers av signifikans, omfang og uopprettelig karakter av påvirkningen fikk en total poengsum på 3 eller høyere.

Tabell IRO-1.1

	Signifikans Vurdering av størrelsen på potensiell finansiell betydning	Omfang Hvor utbredt/hvor mange påvirkningen vil omfatte	Uopprettelig karakter av påvirkningen I hvor stor grad den negative påvirkningen kan utbedres, kompenseres eller reverseres	Sannsynlighet Hvor sannsynlig er det at den potensielle påvirkningen forekommer
5	Veldig signifikant	Veldig høy	Ikke mulig gjenopprette	Veldig sannsynlig
4	Signifikant	Høy	Veldig vanskelig eller lang sikt	Sannsynlig
3	Litt signifikant	medium	Vanskelig eller medium sikt	Medium
2	Mindre signifikant	Lav	Mulig med ressurser	Litt sannsynlig
1	Ikke veldig signifikant	Veldig lav	Relativt enkelt å gjenopprette	Usannsynlig

Finansiell vesentlighet

For hver identifisert påvirkning ble det vurdert om påvirkningen hadde en tilhørende finansiell risiko og/eller mulighet. I de tilfeller der dette ble identifisert, ble disse vurdert etter to parametere: sannsynlighet og signifikans, som vist i tabell IRO-1.2. Både sannsynlighet og signifikans ble vurdert på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er lavest og 5 høyest. For vurderingen av signifikans ble det benyttet de samme finansielle verdier i skalaen som for den strategiske risikostyringen i konsernet. En PRM er vurdert til vesentlig dersom gjennomsnittet av poengsum knyttet til sannsynlighet og signifikans var 3 eller høyere. De finansielle risikoene er avstemt mot de identifiserte risikoene i konsernets identifiserte risikoer.

Tabell IRO-1.2

poeng	Sannsynlighet Vurdering av sannsynligheten for at risikoen eller muligheten realiseres	Signifikans Vurdering av størrelsen på potensiell finansiell betydning	Finansiell verdi Tapte inntekter eller økte kostnader
5	Veldig sannsynlig	Veldig signifikant	> 500 mNOK
4	Sannsynlig	Signifikant	250 – 500 mNOK
3	Medium	Litt signifikant	100 – 250 mNOK
2	Litt sannsynlig	Mindre signifikant	50 – 100 mNOK
1	Usannsynlig	Ikke veldig signifikant	< 50 mNOK

Internkontroll

I 2024 ble ansvaret for utarbeidelse av bærekraftsrapporten lagt til konsernregnskapsavdelingen, under konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring hos Avinor. Dette tiltaket ble gjennomført for å sikre en standardisert utarbeidelse av års- og bærekraftrapporten, effektiv innhenting av data og økt internkontroll. Konsernregnskap har nå ansvaret for oppfølging og utarbeidelse av DVAen, som skjer i tett samarbeid med interne fageksperter på de respektive temaene. Ved behov benyttet Avinor også ekstern støtte for utarbeidelse av den doble vesentlighetsanalysen. Revisjonsutvalget (RU) godkjenner arbeidet og resultatene fra analysen. I august 2024 ble rammeverk, metode, terskelverdier, prosesser og resultater gjennomgått med RU før de godkjente resultatene. Den doble vesentlighetsanalysen er dynamisk og vil bli vurdert årlig, og det forventes endringer og/eller oppdateringer av DVAen etter hvert som kunnskapen og datagrunnlaget innenfor enkelte områder øker. For mer informasjon om internkontroll, se GOV-5 Risikostyring og Internkontroll.

IRO E1 - Klimaendringer

Avinor er i prosess med å gjennomføre en klimarisikoanalyse i tråd med TCFD-rammeverket. Analysen er ikke ferdigstilt, men det pågående arbeidet har informert DVA-prosessen.

Påvirkninger

For å vurdere Avinors klimapåvirkning har selskapet vurdert aktiviteter i egen drift, samt i verdikjeden, på kort- mellomang og lang sikt i tråd med definisjonen i ESRS. Videre har selskapets konsernstrategi og fremtidige planer blitt lagt til grunn for vurdering av faktiske og mulige fremtidige kilder til klimagassutslipp, herunder bygging av nye flyplasser i Bodø og Mo i Rana. Faktiske påvirkninger på klimaendringer er også vurdert i Avinors kartlegging av kilder til CO2-utslipp i forbindelse med utarbeidelsen av klimagassregnskapet (se tabell E1-6.1)

Fysisk klimarisiko

Fysiske klimarisikoer for både egne aktiviteter og verdikjeden er identifisert ved hjelp av desktopanalyser, sammenligning med aktører i bransje, og intervjuer med interne nøkkelpersoner. Videre er arbeidet basert på en klimarisikoanalyse for Avinors lufthavner utført av en ekstern konsulent med spesialkompetanse innen ingeniørfag, miljø og arkitektur. I dette arbeidet ble fysiske klimarisikoer identifisert basert på en database med klimarisikoer og vurdering gjort i interne arbeidsgrupper i Avinor.

I klimarisikoanalysen ble alle lufthavner Avinor drifter vurdert med tanke på eksponering mot de identifiserte fysiske klimarisikoene. Tidshorisontene som ble benyttet er beskrevet i BP-2 i kapittelet ‘Grunnlag for utarbeiding’.

Klimarisikoene identifisert ble videre vurdert og rangert basert på sannsynlighet for at klimarelaterte hendelser inntreffer, og konsekvensene dette vil få per lufthavn. Hvilken fysisk klimarisiko som er relevant for den enkelte lufthavn, og sannsynligheten og konsekvensen av eventuelle fysiske klimarisikoer ble også vurdert basert på klimadata spesifikt for regionen lufthavnen er lokalisert i.

Omstillingsrisikoer og muligheter

Avinor har vurdert og identifisert omstillingshendelser basert på tidshorisont som beskrevet i BP-2 i kapittelet ‘Grunnlag for utarbeiding’, og vurdert selskapets verdikjede, inkludert eiendeler, opp mot disse hendelsene. Avinor har tatt utgangspunkt i et bredt sett med mulige omstillingshendelser og har vurdert disse mot konsernstrategi og utsiktsanalyser gjort i forbindelse med denne. Videre er det gjennomført intervjuer med interne nøkkelpersoner.

Identifiserte omstillingsrisikoer er videre analysert og gradert basert på sannsynlighet og konsekvens i tråd med vurderingskriteriene som er beskrevet under IRO-1.

Scenarioer

Avinor har identifisert, analysert og rangert både fysisk klimarisiko og omstillingsrisiko basert på scenarioene ‘Grønn omstilling’ og ‘Business as usual’.

Grønn omstilling - lavutslippsscenario

I scenarioet ‘Grønn omstilling’ forventes det ambisiøs grønn politikk, radikal innovasjon, netto null CO2-utslipp rundt 2050 og dermed under 1,5 graders oppvarming i 2100 og mindre fysisk risiko. CO2-fangst brukes til å akselerere avkarboniseringen, men holdes på et så lavt nivå som mulig og stort sett i tråd med bærekraftige nivåer av bioenergiproduksjon. CO2-prisen forventes å være 130 USD per tonn i 2030 og 250 USD per tonn i 2050.

Tidshorisont	Regulatorisk	Marked	Teknologi	Omdømme
Mot 2030	• Rask innføring av regulatoriske krav som treffer flybransjen, inkludert passasjeravgifter og fossilfrie drivstoffmandater • Krav om 5% SAF brukt i flytransport i EU • Offentlig støtte og subsidier til investeringer i lavutslippsteknologier, og effektivisering	• Andel fly som reiser fra EY-flyplasser øker med 1,4% per år frem mot 2050, sammenlignet med 2018	• Høyere teknisk utvikling og satsning på elektrifisering og gjennombruddsteknologi (for eksempel hydrogen). • Syntetisk SAF utgjør 2% av drivstoffmiksen i 2030 • Advanced Liquid Biofuel står for 15% av globalt drivstoff i luftfart	• Høyere sannsynlighet for ‘flyskam’ og boikott av selskaper som ikke bidrar til omstilling
Mot 2050	• Strengere reguleringer som innskrenker forurensning, spesielt i avanserte økonomier • Tak på langdistanse forretningsreiser • Bindende krav om 85% SAF brukt i flytransport i EU, og submandat om syntetisk SAF på 28%.	• Forretningsreiser og frakt holdes til 2019-nivå i 2050. • Antall flyreiser øker med 56% innen 2050 fra 2018-nivå • Langdistanseflyvninger (over 6 timer) er holdt til 2019-nivå. • Velutviklet og kostbart marked for karbonkompensasjon gjennom CORSIA • EU-ETS kjøpt fra andre sektorer	• 80% av drivstoff er syntetisk SAF og Advanced Liquid Biofuel • 50% lavutslippsdrivstoff innen 2040 • Advanced Liquid Biofuel står for 45% av globalt drivstoff i luftfart • Restutslipp fra flybransjen reduseres med karbonfangst (BECCS og DACCS)	• Høyere sannsynlighet for ‘flyskam’ og boikott av selskaper som ikke bidrar til omstilling

Antakelser knyttet til vurdering av fysisk klimarisiko er basert på IPCC 6 rapporten sine antakelser om RCP 1.9 scenario og Klima i Norge 2100, utgitt av Norsk klimaservicesenter.

Overgangsantakelser er basert på International Energy Agencys (IEA) Net Zero Emissions scenario, policy scenario fra Network for Greening the Financial System (NGFS), EUs klimapakke Klar for 55, Shell Aviations ‘Decarbonising aviation: mapping a flightpath to net-zero’, og Destination 2050s ‘A route to net zero european aviation’.

Business as usual - høyutslippsscenario

I scenarioet ‘Business as usual’ vedtas det ikke nye regelverk globalt utover det som allerede er vedtatt, noe som vil medføre økte utslipp frem mot 2100. Ukontrollerte utslipp globalt resulterer i ukontrollert oppvarming som øker sannsynligheten for såkalte kaskadeeffekter, hvor en effekt starter i det små, men vokser stor. Globalt øker temperaturen til 1,5 grader mot 2030, og opp til 4 grader mot 2100. CO2-prisen anslås å være 55 USD per tonn i 2030, og 75 USD per tonn i 2050.

Tidshorisont	Regulatorisk	Marked	Teknologi	Omdømme
Mot 2030	- Nasjonalt regelverk består, med færre tiltak som begrenser luftfart - Nasjonal transportplan innføres, noe som innebærer videre satsning og utbygging av lokale flyplasser og satsning mot global eksport - Krav om 5% SAF brukt i flytransport i EU - Mindre støtte og subsidier til investeringer i lavutslippsteknologier	- Andel fly som reiser fra EU-flyplasser øker med 3,1% per år frem mot 2050, sammenlignet med 2018 - Færre reisende til sør-europeiske lang på grunn av klimaendringer	- Treg teknologisk endring og innovasjon, som følger dagens trender. Fortsettelse av nåværende utviklingssyklus og ytelse. - Høy kapitalkostnad på fornybar energi og lavkarbonteknologi	- Lav sannsynlighet for ‘flyskam’ - Lavere sannsynlighet for omdømmerisiko knyttet til klima
Mot 2050	- European Green Deal-bestemmelser blir implementert gradvis - Bindende krav om 63% SAF brukt i flytransport utgående fra EU, med et submandat om 28% syntetisk SAF	- Større andel reisende til nordiske land under sommersesongen 300% vekst i etterspørsel for passasjerreiser fra 2019, spesielt i fremvoksende markeder og utviklingsland	- Lav bruk, treghet og lite investeringer i karbonfangst og lagring (CCS) - Høy usikkerhetsgrad på andel SAF. Basert på trend estimeres det til å ligge mellom 6-39%	Høyere sannsynlihet for ‘flyskam’ ved drastisk økning i fysiske klimaendringer

Antakelser knyttet til vurdering av fysisk klimarisiko er basert på IPCC 6 rapporten sine antakelser om RCP 1.9 scenario og Klima i Norge 2100, utgitt av Norsk klimaservicesenter.

Overgangsantakelser er basert på IEAs STEPS og Net Zero Emissions scenario, policy scenario fra Network for Greening the Financial System (NGFS), EUs klimapakke Klar for 55, Climate Action Trackers ‘comparability of efforts’, og Nasjonal transportplan (NTP). Avinor har som samfunnsoppdrag å eie, drive og utvikle et nettverk av lufthavner i hele landet, samt kontrollere norsk luftrom for

både sivil og militær sektor. Selskapet er dermed uløselig knyttet til luftfartsbransjen og flytrafikken som krever betydelig innsats for å være forenlig med en omstilling til klimanøytral økonomi.

Avinors klimarisikoanalyser tar utgangspunkt i underlagsmateriale basert på robuste framskrivninger fra blant annet IPPC AR5, NCCS Rapport 2/2015, senorge.no. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til hvordan klimaet vil endre seg de neste 75 årene, blant annet fordi det er usikkerhet knyttet regulatorisk og teknologisk utvikling og dermed hvordan utslippene av menneskeskapte klimagasser vil utvikle seg, og fordi klimamodellene blir mer raffinerte. Klimaframskrivningene oppdateres derfor fortløpende i tråd med ny kunnskap og forskning. Se konsernregnskapets note 15 for nærmere informasjon om hvordan klimascenarioene som brukes er forenlige med de klimarelaterte antakelsene i finansregnskapet.

IRO E2 Forurensning

Forurensningsrelaterte potensielle og faktiske PRMer er identifisert gjennom DVAen og den pågående naturrisikoanalyse etter LEAP-metoden. For nærmere beskrivelse av naturrisikoanalysen, se IRO E4 Biodiversitet og økosystemer under.

Det er ikke utført høringer spesielt for temaer under E2 tilknyttet forurensning. Avinor gjennomfører ikke egne høringer, men i forbindelse med utslippstillatelser blir det gjennomført offentlige høringer i regi av forurensningsmyndighetene. Ved slike høringer vil alle relevante interessenter i lokalsamfunnet ha anledning til å komme med innspill. Avinor har videre regelmessig oppfølging mot lokale naboer, for eksempel i forbindelse med kartlegging og opprydding av PFAS-forurensning.

IRO E4 Biodiversitet og økosystemer

Avinor er i prosess med å gjennomføre en naturrisikoanalyse tråd med TNFD-rammeverket og LEAP-metoden. Analysen er ikke ferdigstilt, men det pågående arbeidet har informert DVA-prosessen. Analysen inkluderer vurderinger av påvirkninger, avhengigheter, risikoer og muligheter, og omfatter både egen drift og verdikjeden. Vurderingene for egen drift gjøres på selskapsnivå og lufthavnnivå, men påvirkning på lufthavnnivå er ikke ferdigstilt per i dag. På selskapsnivå ble virkningene og avhengighetene av naturen identifisert med utgangspunkt i de valgte aktivitetene og ved bruk av ENCORE-verktøyet. Avinors avhengigheter ble identifisert til følgende: regulerende økosystemtjenester, vannrensing, jorderosjonskontroll, flomkontrolltjenester og klimaregulering. Avhengigheter er definert for Avinors egen virksomhet, ikke for verdikjeden, selv om også denne kan gi risikoer og muligheter som kan påvirke Avinors virksomhet.

Fysisk risiko og overgangsrisiko vurderes også i naturrisikoanalysen. Først ble en lang liste over potensielle risikoer og muligheter utarbeidet, og etter avgrensning ble en kort liste identifisert. Denne kortlisten vil deretter bli vurdert etter sannsynligheten for at de skulle inntreffe og størrelsen på de økonomiske effektene knyttet til denne risikoen eller muligheten. Bare risikoene og mulighetene med en score over en definert terskel blir ansett som vesentlige. De vurderte risikoene er også systemiske da de kan inkludere effekter som forstyrrelser i økosystemtjenester, økonomiske tap, og sosiale konsekvenser som påvirker samfunnets stabilitet og

velvære. TNFD anbefaler å ta hensyn til to scenarier: et scenario med høy markedsjustering og moderat økosystemnedbrytning, og et scenario med lav markedsjustering og alvorlig økosystemnedbrytning. Scenariene «Sand in the gears» og «Ahead of the game» ble valgt, og risikovurderingen vil ferdigstilles i 2025.

Dialog med lokalsamfunn er ikke en del av denne analysen. Avinor utfører flere aktiviteter for å identifisere og begrense eventuelle påvirkninger i henhold til tiltakshierarkiet. Eksempler på overordnede tiltak er beskrevet nedenfor. Det enkelte prosjekt vil også utføre tiltak for å unngå, begrense eller restaurere skader på natur. Avinor har lufthavner og infrastruktur i sårbar og verdifull natur. Både drift og prosjekter har tiltak satt på bakgrunn av egne mål og satt av myndigheter for å redusere påvirkning og for å gjøre avbøtende tiltak. Avinors virksomhet kan gjennom både arealbruksendringer og påvirkning av arter og naturtyper påvirke økosystemer og økosystemtjenester av betydning for berørte lokalsamfunn. Det utføres tiltak knyttet til identifiserte påvirkninger. Lufthavner på eller ved spesielt verdifulle naturområder er oppført i tabell E4.SBM-3.1. Lufthavner som har verneområder på eller ved sin lokasjon er også listet separat i tabell E4-5.1 i kapittel E4. Her er også påvirkningen kartlagt. For tiltak relatert til påvirkningene på verneområder (PFOS), se kapittel E2.

Det er konkludert med at det er nødvendig å gjennomføre tiltak for å begrense tap av biologisk mangfold i områder med spesielt viktig natur. For å begrense tap av natur ved arealbruksendringer utføres det ved store bygge- eller anleggsarbeider konsekvensutredninger etter forskrift om konsekvensutredninger, Ved arealbruksendringer for mindre aktiviteter er det besluttet systemiske tiltak som beskrevet under kapittelet E4-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med biologisk mangfold og økosystemer underoverskrift Tidlig, fase, alternativvurderinger og arealregnskap. Klimagassutslipp har ikke en lokal påvirkning på samme måte som arealbruksendringer, og det er ikke opprettet tiltak for den spesifikke naturtypelokaliteten, men tiltak er beskrevet under E1. Utlekking av PFAS påvirker identifiserte enkeltlokaliteter og tiltak er beskrevet under E2. Utslipp av avisingskjemikalier har påvist, faktisk negativ påvirkning på Tromsø lufthavn og tiltak for å redusere påvirkning er besluttet. Utslippsledning er forlenget, og ny avisingsplattform er under bygging. Disse tiltakene vil forbedre tilstand i resipient. Lysforurensing er et tema som kom opp under den pågående Naturrisikoanalysen og som ikke er ferdig utredet og der det ikke er besluttet tiltak per i dag. For fugl og viltkontroll utføres det tiltak for å minimere påvirkningen på den enkelte lufthavn, dette bestemmes og gjennomføres i dialog mellom fagekspertes, lufthavn og Miljødirektoratet. Fremmede arter kan true biologisk mangfold, og det er på relevante lokasjoner besluttet tiltak for å begrense spredning av disse, det er besluttet tiltak om registrering av utvalgte arter med svært høy og høy risiko på fremmedartslisten på alle lufthavner.

IRO E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Se omtale av Avinors gjennomførte DVA og naturrisikoanalyse etter LEAP-metoden under IRO E4 Biodiversitet og økosystemer.

Avinor kjøper inn og forbruker materialer innenfor flere forskjellige kategorier. Materialene som kjøpes inn vil kunne gi utslipp av klimagasser (E1), tap av biologisk mangfold (E4) og annen forurensning (E2) både der de produseres, transporteres, tas i bruk og til slutt kasseres. Bruk av materialer til drift, vedlikehold og utbygging er derfor vurdert som en vesentlig påvirkning for Avinor. Avinor sine innkjøp og aktiviteter genererer også flere typer avfall som må håndteres på best mulig måte slik at belastningen på miljø og klima blir minst mulig. Avinor har kartlagt sitt vesentlige materialforbruk ut fra kriterier som store mengder (målt i forbruk i norske kroner), vesentlige klimagassutslipp, og forekomster av kritiske råmaterialer og sjeldne jordarter. Gitt disse kriteriene består Avinors vesentlige materialforbruk av asfalt, betong, stål og elektronisk utstyr.

Det har ikke vært direkte kontakt med lokalsamfunn i forbindelse med utarbeidelsen av PRMene. I lufthavnenes utslippstillatelser er det fastsatt vilkår for avfallshåndtering av forurensningmyndigheten. Ved endring eller utarbeidelser av nye utslippstillatelser sendes disse på høring, og lokalsamfunn vil da ha mulighet til å gå innspill gjennom denne prosessen.

IRO-2 Opplysningskrav i ESRS-standardene som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport

For en oversikt over vesentlige offentliggjøringskrav og oversikt over datapunkter som stammer fra annen EU-lovgivning, se tabell IRO-2.1.

Tabell IRO-2.1 Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
ESRS 2	ESRS 2	Generelle opplysninger			
ESRS 2	BP-1	Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter		34	
ESRS 2	BP-2	Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter		34	
ESRS 2	GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle		34	SFDR, Referanseverdiforordningen
ESRS 2	GOV-2	Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftsforhold som behandles av disse organene		36	
ESRS 2	GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger		36	
ESRS 2	GOV-4	Erklæring om aktsomhetsvurdering		36	SFDR
ESRS 2	GOV-5	Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering		38	
ESRS 2	SBM-1	Strategi, forretningsmodell og verdikjede		38	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
ESRS 2	SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter		38	
ESRS 2	SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		43	
ESRS 2	IRO-1	Beskrivelse av prosessen for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter		47	
ESRS 2	IRO-2	Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport		51	
ESRS2	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak			
ESRS 2	MDR-P	Strategier vedtatt for å håndtere vesentlige bærekraftsforhold		Se hvert kapittel for informasjon om policy	
ESRS 2	MDR-A	Tiltak og ressurser i forbindelse med vesentlige bærekraftsforhold		Se hvert kapittel for informasjon om tiltak	
ESRS 2	MDR-M	Indikatorer i forbindelse med vesentlige bærekraftsforhold		Se hvert kappitel for informasjon om måltall	
ESRS 2	MDR-T	Oppfølging av effektiviteten av strategier og tiltak gjennom mål		Se hvert kapittel for informasjon om mål	

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
E1	E1	Klimaendringer			
E1	E1.GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger		36	
E1	E1-1	Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer	Ikke relevant		EU Klimaforordning, Pilar 3, Referanseverdiforordning
E1	E1.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		68	
E1	E1.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter		49	
E1	E1-2	Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer		67	
E1	E1-3	Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer		68, 75, 76	
E1	E1-4	Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer		71, 75, 77	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
E1	E1-5	Energiforbruk og energimiks		76	SFDR
E1	E1-6	Brutto klimagassutslipp innenfor virkeområde 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp		73	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
E1	E1-7	Prosjekter med hensyn til fjerning av klimagasser og begrensning av klimagassutslipp finansiert ved hjelp av klimakvoter	Ikke relevant		EU Klimaforordning
E1	E1-8	Intern karbonprising	Ikke relevant		
E1	E1-9	Forventede finansielle virkninger av vesentlige fysiske risikoer og overgangsrisikoer samt potensielle klimarelaterte muligheter	Ikke relevant		Pilar 3, Referanseverdiforordningen
E2	E2	Forurensning			
E2	E2.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige forurensningsrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter		50	
E2	E2-1	Policyer i forbindelse med forurensning		67	
E2	E2-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning		82, 83, 84, 85	
E2	E2-3	Mål knyttet til forurensning		82, 84, 85, 86	

ESRS	DR		Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
E2	E2	Forurensning			
E2	E2-4	Forurensning av luft, vann og jord	Forurensning fra egen drift overstiger ikke nivået som utløser rapporteringsplikt i henhold til ESRS.		SFDR
E2	E2-5	Stoffer som gir grunn til bekymring, og stoffer som gir grunn til svært alvorlig bekymring	Ikke relevant		
E2	E2-6	Forventede finansielle virkninger av vesentlige forurensningsrelaterte risikoer og muligheter	Innfasing av opplysningskrav		
Fly- og helikopterstøy	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak		85	
E3	E3	Vann og marine ressurser	Ikke vesentlig		SFDR
E4	E4	Biologisk mangfold og økosystemer			
E4	E4-1	Omstillingsplan og ivaretagelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell	Ikke relevant		
E4	E4.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Ikke relevant (i påvente av utarbeidelse av TNFD)	88	SFDR
E4	E4.IRO-1	Beskrivelse av prosesser for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til biologisk mangfold og økosystemer		50	
E4	E4-2	Policyer for biologisk mangfold og økosystemer		67	SFDR
E4	E4.3	Tiltak og ressurser i forbindelse med biologisk mangfold og økosystemer		92	
E4	E4-4	Mål knyttet til biologisk mangfold og økosystemer		93	
E4	E4-5	Måleindikatorer for påvirkning knyttet til endringer i biologisk mangfold og økosystemer		94	
E4	E4-6	Forventede finansielle virkninger av vesentlige risikoer og muligheter knyttet til biologisk mangfold og økosystemer	Ikke relevant		

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
E5	E5	Ressursbruk og sirkulærøkonomi			
E5	E5.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi		51	
E5	E5-1	Policyer for ressursbruk og sirkulær økonomi		68	
E5	E5-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi		97	
E5	E5-3	Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi		98	
E5	E5-4	Inngående ressurser		98	
E5	E5-5	Utgående ressurser		98	SFDR
E5	E5-6	Forventede finansielle virkninger av risikoer og muligheter knyttet til vesentlig ressursbruk og sirkulær økonomi	Innfasing av opplysningskrav		
S1	S1	Egen arbeidsstyrke			
S1	S1.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter		41	
S1	S1.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		101	SFDR
S1	S1-1	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke		101, 104, 106	Referanseverdiforordningen, SFDR
S1	S1-2	Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger		102, 105	
S1	S1-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer		102, 105	SFDR
S1	S1-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene		103, 105, 107	
S1	S1-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres		103, 106, 107	
S1	S1-6	Opplysninger om foretakets ansatte		104	

ESRS	DR		Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
S1	S1	Egen arbeidsstyrke			
S1	S1-7	Opplysninger om ikke ansatte arbeidere i foretakets egen arbeidsstyrke	Innfasing av opplysningskrav		
S1	S1-8	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet	Ikke vesentlig		
S1	S1-9	Mangfoldsindikatorer		104	Referanseverdiforordningen, SFDR
S1	S1-10	Tilstrekkelig lønn	Ikke vesentlig		
S1	S1-11	Sosialstønad	Ikke vesentlig		
S1	S1-12	Personer med funksjonsnedsettelse	Innfasing av opplysningskrav		
S1	S1-13	Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling	Ikke vesentlig		
S1	S1-14	Måleindikatorer for arbeidsmiljø			SFDR, Referanseverdiforordningen
S1	S1-15	Måleindikatorer for balanse mellom arbeid og fritid	Ikke vesentlig	106	
S1	S1-16	Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjell og samlet godtgjøring)	Innfasing av opplysningskrav		SFDR
S1	S1-17	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd		106	SFDR, Referanseverdiforordningen
S2	S2	Arbeidere i verdikjeden			
S2	S2.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter		43	
S2	S2.SBM.3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		109	SFDR
S2	S2-1	Policyer for arbeidere i verdikjeden		109	SFDR, Referanseverdiforordningen
S2	S2-2	utiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger		109	
S2	S2-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer		110	
S2	S2-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene		110	SFDR
S2	S2-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres		111	

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
S3	S3	Berørte samfunn			
S3	S3.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter		41	
S3	S3-SBM.3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		111	
S3	S3-1	Policyer for berørte lokalsamfunn		111, 112, 113, 114	SFDR, Referanseverdiforordningen
S3	S3-2	Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger		112, 113, 114	
S3	S3-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørte lokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer		114	
S3	S3-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på berørte lokalsamfunn og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med berørte lokalsamfunn, og effektiviteten av disse tiltakene	For Fly- og helikopter støy se E2-2 Støyforurensning For PFAS se E2-2 PFAS-utlekkning fra eksisterende forurenset grunn	113	SFDR
S3	S3-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Ikke relevant	118, 120	
S4	S4	Forbrukere og sluttbrukere			
S4	S4.SBM.2	Interessenters interesser og synspunkter		41	
S4	S4.SBM3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		115	
	S4-1	Policyer for forbrukere og sluttbrukere		115, 116, 119	SFDR, Referanseverdiforordningen
	S4-2	Rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere om påvirkninger		115	
	S4-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der forbrukere og sluttbrukere kan gi uttrykk for bekymringer		115	
	S4-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med forbrukere og sluttbrukere, og effektiviteten av disse tiltakene		116, 119	SFDR
	S4-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres		118, 120	

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
G1	G1	Forretningsetikk			
G1	G1.GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle		34	
G1	G1.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter		47	
G1	G1-1	Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur		123, 124, 127	SFDR
G1	G1-2	Håndtering av forbindelser med leverandører			
G1	G1-3	Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser		123	
G1	G1-4	Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser		124	SFDR, Referanseverdiforordningen
G1	G1-5	Politisk innflytelse og lobbyvirksomhet	Ikke vesentlig		
G1	G1-6	Betalingspraksis	Ikke vesentlig		
Cybersikkerhet	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak		127	
Samfunnsberedskap	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak		124	

Miljø



4.2 Miljø

4.2.1 EUs Taksonomi – Rapportering knyttet til bærekraftige økonomiske aktiviteter

Loven om bærekraftig finans trådte i kraft i norsk lov 1. januar 2023 og gjennomførte med det taksonomiforordningen 2020/852 og tilhørende delegerte rettsakter i norsk rett. Regelverket omfatter store noterte foretak og Avinor vil rapportere på kravene som et ikke-finansielt selskap.

Gjennom taksonomiforordningen og tilhørende delegerte rettsakter fremgår det en rekke økonomiske aktiviteter som omfattes av rammeverket og dermed potensielt anses å være bærekraftige. For å klassifiseres som bærekraftig må en økonomisk aktivitet: bidra vesentlig til oppnåelsen av minst ett av EUs seks miljømål (begrensning av klimaendringer, klimatilpasning, bærekraftig bruk og vern av vann- og marine ressurser, omstilling til sirkulær økonomi, forebygging og kontroll av forurensning, og vern og gjenoppretting av biologisk mangfold og økosystemer), ikke gjøre vesentlig skade på de resterende miljømålene og overholde de sosiale minimumskravene.

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

Avinorkonsernet rapporterte på taksonomiaktiviteter fra og med 1. januar 2023. De økonomiske aktivitetene innen områdene CCM 6.17 (Lavkarbon infrastruktur for flyplass) og CCM 6.20 (Bakkehåndtering for lufttransport) ble ved implementering vurdert som omfattet av rammverket. Basert på fornyet gjennomgang er det konkludert med at konsernet på nåværende tidspunkt ikke har aktiviteter innen disse områdene. Avinors aktiviteter knyttet til CCM 6.17 og 6.20 inngår i helhetstjenestene som tilbys flyselskapene for bruk av lufthavner. Økonomisk aktivitet knyttet til ordinær lufttrafikk er vurdert å ikke omfattes av taksonomikriteriene og skal derfor holdes utenfor taksonomirapporteringen. Om Avinor på et senere tidspunkt skulle belaste flyselskaper særskilt for bruk av tjenester innen disse områdene, vil det gjøres en fornyet vurdering av konsernets taksonomirapportering. For 2023 rapporterte Avinorkonsernet ingen tall knyttet til aktivitet 6.17 og 6.20. Endringen medfører ingen endring i sammenligningstall.

Eligible aktiviteter

Avinor har identifisert to av selskapets økonomiske aktiviteter som omfattes av rammeverket. De identifiserte aktivitetene anses som omfattet dersom de samsvarer med aktivitetene oppført i EU Taxonomy Delegated Act’s og Amendments. En aktivitet vurderes som aligned hvis den oppfyller alle tekniske screeningkriterier (TSC) for både vesentlig bidrag (substantial contribution), ingen vesentlig skade (do no significant harm/DNSH), samt minimum sosiale krav (minimum social safeguards).

Taksonomien definerer seks klima- og miljømål som økonomiske aktiviteter kan bidra til å oppnå:

1. Redusere og forebygge klimagassutslipp
2. Klimatilpasning
3. Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og marine ressurser
4. Omstilling til sirkulærøkonomi
5. Forebygging og kontroll av forurensning
6. Verne om og restaurere naturmangfold og økosystemer

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

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

Opprydding av forurensede områder og arealer (PPC 2.4)

Denne aktiviteten har en bred definisjon, men dekker i hovedsak opprydding eller begrensning av oljesøl og andre typer forurensing i vann og/eller grunn. For Avinor er denne aktiviteten knyttet til opprydding av PFAS-forurensede masser. Frem til 2011 ble det ved brann- og havariøvelser benyttet brannskum med innhold av ulike PFAS ved alle Avinors lufthavner. Historisk bruk av brannskum med PFAS gjør at PFAS fremdeles lekker ut i naturen omkring lufthavnene.

Vurdering av alignment for eligible-aktiviteter

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Kriteriene til vesentlig bidrag for aktivitet 7.7 kan oppfylles på ulike måter, hvor det er utformet ulike krav til bygninger oppført før eller etter 31. desember 2020. Majoriteten av Avinors bygningsmasse består av bygninger fra før 2020. Her settes det krav til at bygningen må ha EPC-klasse A for å oppfylle kriteriene. Alternativt til å ha EPC-klasse A kan bygg oppfylle kriteriene til vesentlig bidrag hvis det tilstrekkelig kan dokumenteres at bygningen er blant topp 15 prosent av regional eller nasjonal bygningsmasse, målt i primærenergibehov. Ingen av Avinors lufthavner eller annen eiendom oppfyller dette kriteriet per i dag.

For bygninger konstruert etter 31. desember 2020 må kriteriene for vesentlig bidrag til aktiviteten «Konstruksjon av nye bygninger» (CCM 7.1) oppfylles. Dette vil gjelde både nye og pågående byggeprosjekter i Avinor med ferdigstillelse etter denne datoen. For aktiviteten stilles det også krav til å ikke gjøre vesentlig skade på klimatilpasning (DNSH 2). Avinor har utført analyser av fysisk klimarisiko for alle lufthavnenes ulike geografiske lokasjoner som inkluderer relevant fysisk klimarisiko basert på klimascenarioer. Klimarisikoanalysene oppfyller de fleste kriteriene gitt av taksonomien. Avinor har ikke utarbeidet konkrete tiltaksplaner for hver lokasjon og oppfyller derfor ikke alle DNSH 2-kriteriene for Aktivitet 7.7. Det vil arbeides med å utarbeide en konkret tiltaksplan for de identifiserte risikoene. Avinor rapporterer derfor aktivitet 7.7 som ikke-aligned.

Opprydding av forurensede områder og arealer (PPC 2.4)

De TSC for aktivitet 2.4 for begrensning av forurensning krever at de avbøtende tiltakene ikke utføres av den som forårsaket forurensningen. Avinor foretar opprydningsarbeidet og er ansvarlig forurensner og oppfyller dermed ikke dette kriteriet. Opprydding og fjerning av PFAS-forurensede masser er pålegg fra Miljødirektoratet og blir håndtert av Avinor deretter. Avinor oppfyller ikke alle TSC for aktiviteten og rapporterer ikke-aligned.

Det stilles også krav til å ikke gjøre vesentlig skade (DNSH) på de andre miljømålene. For klimarisikoanalyse oppfylles ikke kravene som følge av mangel på utarbeidede tiltaksplaner. For vann og marine ressurser og sirkulærøkonomi følger Avinor gjeldende regelverk. Avinor har fjernet myr ved enkelte lufthavner og har utarbeidet tiltak for å redusere utslipp fra aktiviteten i tiltaksplanen og oppfyller dermed ikke kriteriene for DNSH 1, begrensning av klimaendringer. Avinor oppfyller ikke DNSH-kriteriene for aktiviteten.

Overholdelse av sosiale minimumskrav

Sosiale minimumskrav refererer til sosiale standarder som må etterleves for Avinors økonomiske aktiviteter om de skal anses til å være i tråd med EU-taksonomien. Dette innebærer at virksomheten har prosesser som samsvarer med OECDs retningslinjer for multinasjonale foretak og FNs veiledende prinsipper for menneskerettigheter, de åtte grunnleggende konvensjonene i erklæringen om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen, og verdenserklæringen om menneskerettigheter. Avinors aktiviteter utføres i samsvar med sosiale minimumskrav.

Menneskerettigheter: Avinor er underlagt norsk lov, gjennom både Loven for offentlige anskaffelser §5 og Åpenhetsloven, er selskapet forpliktet til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECD-retningslinjer og FNs verdenserklæring om menneskerettigheter. Avinor har kartlagt og vurdert potensiell negativ påvirkning/skade ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser. Avinor har ikke avdekket faktiske forhold hvor selskapet har påvirket negativt eller påført skade på egne ansatte, arbeidere i verdikjeden eller andre sårbare grupper. Konsernet har identifisert potensiell negativ påvirkning i verdikjeden for tjenester og varer innen bygg og anleggssektoren og arbeider proaktivt med å redusere disse gjennom oppfølging, kontroller, bakgrunnsundersøkelser og kontraktskrav av tredjeparter. Prosessen for å håndtere potensiell negativ påvirkning/skade er integrert i selskapets prosesser for anskaffelser og kontraktoppfølging. Avinor har implementert sanksjonsbestemmelser i kontraktsvilkår for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og identifiserte utfordringer i bygg- og anleggsbransjen. Selskapet har varslingskanaler for egne ansatte og tredjeparter.

Korrupsjon og bestikkelser: Selskapet har etablert et antikorrupsjonsprogram. Avinor har implementert forebyggende tiltak ovenfor både egne ansatte og kontraktsparter for å forebygge, begrense og avhjelpe faktisk og potensiell risiko for korrupsjon gjennom konsernets strategier og prosedyrer. Konsernet har innført generelle tiltak og mer spesifikke tiltak spesielt rettet mot risikoutsatte områder og roller i konsernet. Tiltakene omfatter aktiviteter både oppstrøms og nedstrøms i Avinors verdikjede. Blant de viktigste tiltakene trekkes frem:

- Konsernets etiske retningslinjer. Disse gjennomgås og oppdateres gjennom konsernets årlige rutiner for risikovurdering av compliance-risikoer og tilhørende tiltak. Risiko for korrupsjon og bestikkelser er inkludert i konsernets vurdering av compliance-risiko.
- Det gjennomføres årlig en prosess for risikostyring av compliance-risiko, inkludert korrupsjon og bestikkelser, hvor konsernledelsen er involvert. Ved behov involveres også konsernstyret.
- Årlig pliktig deltakelse i opplæring av etiske retningslinjer og dilemmatrening, inkludert dilemmaer knyttet til korrupsjon og bestikkelser.
- Dilemmatrening med styret, ledergrupper og risikoutsatte ansatte (som supplement til obligatorisk e-læring for alle ansatte).
- Kontinuerlig informasjon og kommunikasjon til ansatte for å sikre kompetanse og bevissthet i interne kommunikasjonskanaler.
- Fullmaktstrukturer for signering og beslutning av kontrakter.
- Habilitetsvurderinger i forbindelse med anskaffelser og kontraktinngåelser.

Skatt: Alle selskaper i Avinorkonsernet er forpliktet til å gjennomføre sine skatteforhold i samsvar med alle relevante lover, regler, forskrifter, rapportering og opplysningskrav.

Rettferdig konkurranse: Selskapet har etablerte retningslinjer for ansatte, samt implementert treningsprogram, med rutiner for habilitetsvurderinger og fullmaktstrukturer. Dette for å sikre bevissthet og forebygge risiko for konkurransevridding. Avinor er underlagt regelverket for offentlige anskaffelser som skal sikre rettferdig konkurranse ved anskaffelser.

Måling av resultater

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

Rapportering på resultatindikatorene omsetning, investeringer (capex) og driftskostnader (opex) er alle beregnet i samsvar med regnskapsstandardene benyttet for Avinorkonsernet. Avinor rapporterer kun tall for en økonomisk aktivitet. Det er dermed ikke risiko for dobbeltelling av inntekter, investeringer eller driftskostnader.

Inntekter

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid. Inntekter ved utleie av fast eiendom med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent. I 2024 var Avinorkonsernets driftsinntekter 12 110 millioner kroner, hvor 44 prosent var relatert til leieinntekter fra eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7. I denne omsetningen inngår alle leieinntekter fra kommersiell virksomhet som opererer på Avinorkonsernets eiendommer. Det inkluderer virksomhet i terminalene, som tax-free, restauranter og butikker, og områdene utenfor terminalene som parkering og hotell. Se også note 5 i Avinors konsernregnskap.

For 2023 rapporterte Avinorkonsernet at 43 prosent av driftsinntektene var omfattet av aktivitet 7.7. Økningen på 1 prosentpoeng skyldes hovedsakelig vekst i antall reisende via Avinorkonsenets lufthavner.

Investeringer (capex)

Kapitalutgifter omfatter tilganger til bygninger, maskiner, inventar og lignende, representert ved anskaffelseskost for kjøp, utvikling eller leie. Den omfatter også anskaffelseskost for kjøp eller utvikling av immaterielle eiendeler. Se også note 13 i Avinors konsernregnskap.

Avinors virksomhetsoppfølging og interne finansielle rapportering er basert på drift av alle lufthavner som en felles integrert samhandlingsmodell og følges således ikke opp på spesifikke aktiviteter og produktleveranser. Dette medfører at beregning kapitalutgifter for eiendomsaktiviteten baseres på estimer og forutsetninger. For å estimere årets tilgang er det tatt utgangspunkt i tilganger for prosjekter som kan omfatte arealer som benyttes til utleie. De identifiserte prosjektene er videre konkret vurdert for hvor stor del av årets balanseførte tilgang som er estimert å falle inn under taksonomiaktivitet 7.7.

I 2024 var Avinors totale investeringer 2 738 millioner kroner. 3 prosent av dette var estimert relatert til eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7. Dette er en nedgang i forhold til 2023, hvor 7 prosent av investeringene var innen taksonomiaktivitet 7.7. Nedgangen skyldes at det i 2023 ble gjennomført to store prosjekter med tilknytning til kommersiell aktivitet. For Avinorkonsernet er mesteparten av investeringsaktivitetene tilknyttet lufttrafikk, som på nåværende tidspunkt ikke inngår i taksonimirapporteringen.

Driftskostnader (opex)

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

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

Avinors virksomhetsoppfølging og interne finansielle rapportering er basert på drift av alle lufthavner som en felles integrert samhandlingsmodell og følges således ikke opp på spesifikke aktiviteter og produktleveranser. Dette medfører at driftsutgifter for eiendomsaktiviteten baseres på estimer og forutsetninger. For å estimere hvor stor andel av aktuelle driftskostnader som vedrører eiendomsaktiviteten, er det tatt utgangspunkt i avdelinger i konsernet som har aktivitet og omsetning tilknyttet kommersiell utleie. For disse avdelingene er det gjort en vurdering av hvor stor andel som kan anses å være relatert til kommersiell utleieaktivitet. Disse andelene er så benyttes som grunnlag for å estimere kostnadene fra de ulike avdelingene som faller inn under taksonomiaktivitet 7.7.

I 2024 var Avinors totale driftskostnader knyttet til områdene som det i samsvar med taksonomien skal rapporteres på 692 millioner kroner. Av dette var 32 prosent estimert relatert til eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7. Dette er samme andel som ble rapportert i 2023. Konsernets kostnader knyttet til kommersielle utleieaktiviteter er stabile.

				Substantial Contribution Criteria						DNSH criteria ('Does Not Significantly Harm')										
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Omsetning (3)	Andel av omsetning, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulær økonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulær økonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minstegarantier (17)	Taksonomi-forenlig andel av omsetningen (A.1.), år N (18)	Taksonomi-forenlig andel av omsetningen (A.1.), år N-1 (19)	Kategori mulig-gjørende aktivitet (20)	Kategori omstillings-aktivitet (21)
		MNOK	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	M	O
A. AKTIVITETER SOM ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
A.1. Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																				
			0 %														0 %	-		
Omsetning for miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		0,00	0 %														0 %	0 %	0 %	0 %
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																				
Anskaffelse og eierskap av bygninger		CCM 7.7.	5 316,00	44 %																
			0 %																	
Omsetning for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		5 316,00	44 %																	
Totalt (A.1+A.2)		5 316,00	44 %																	
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
Omsetning for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien		6 794,00	56 %																	
Totalt (A+B)		12 110,00	100 %																	

				Substantial Contribution Criteria						DNSH criteria ('Does Not Significantly Harm')										
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Omsetning (3)	Andel av investeringer, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulær økonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulær økonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minstegarantier (17)	Taksonomi-forenlig andel av investeringer (A.1.), år N (18)	Taksonomi-forenlig andel av investeringer (A.1.), år N-1 (19)	Kategori mulig-gjørende aktivitet (20)	Kategori omstillings-aktivitet (21)
		MNOK	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	M	O
A. AKTIVITETER SOM ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
A.1. Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																				
			0 %														0 %	-		
Investeringsutgifter for miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		0,00	0 %														0 %	-	0 %	
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																				
Anskaffelse og eierskap av bygninger	CCM 7.7.	88,00	3 %																	
			0 %																	
Investeringsutgifter for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		88,00	3 %																	
Totalt (A.1+A.2)		88,00	3 %																	
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
Investeringsutgifter for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien		2 650,00	97 %																	
Totalt (A+B)		2 738,00	100 %																	

				Substantial Contribution Criteria						DNSH criteria ('Does Not Significantly Harm')										
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Omsetning (3)	Andel av driftsutgifter, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulær økonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulær økonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minstegarantier (17)	Taksonomi-forenlig andel av driftsutgifter (A.1.), år N (18)	Taksonomi-forenlig andel av driftsutgifter (A.1.), år N-1 (19)	Kategori mulig-gjørende aktivitet (20)	Kategori omstillings-aktivitet (21)
		MNOK	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	M	O
A. AKTIVITETER SOM ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
A.1. Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																				
			0 %														0 %	-		
Driftsutgifter for miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		0,00	0 %														0 %	-	0 %	
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																				
Anskaffelse og eierskap av bygninger	CCM 7.7.	220,00	32 %																	
			0 %																	
Driftsutgifter for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		220,00	32 %																	
Totalt (A.1+A.2)		220,00	32 %																	
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																				
Driftsutgifter for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien		472,00	68 %																	
Totalt (A+B)		692,00	100 %																	
Aktiviteter knyttet til kjernekraft																				
1. Foretaket utfører, finansierer eller er eksponert mot forskning, utvikling, demonstrasjon og utplassering av innovative kraftproduksjonsanlegg som produserer energi fra kjernefysiske prosesser med minimalt avfall fra brenselskretsløpet.																				
2. Foretaket utfører, finansierer eller er eksponert mot bygging og sikker drift av nye kjernefysiske installasjoner for produksjon av elektrisitet eller prosessvarme, herunder for fjernvarme eller industrielle prosesser som produksjon av hydrogen.																				

4.2.2 MDR-P Miljøpolicy E1, E2, E4, E5

Kapittelet omtaler Avinors konsernstrategi og -policy knyttet til klima og miljø, samt Avinors arbeid med PRMene identifisert under E1, E2, E4 og E5.

Konsernpolicy Klima og miljø

Avinors klima- og miljøpolicy beskriver overordnede prinsipper for dette arbeidet i Avinor. Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon og sørge for at Avinor er en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. Policyen gjelder hele Avinor-konsernet, inkludert alle lufthavner og lokasjoner i Norge.

Avinors ledelse har ansvaret for å fastsette og revidere policyen. Avdelingen for bærekraft har ansvaret for at konsernpolicyen kommuniseres og gjøres tilgjengelig som en del av den overordnede miljøstyringen i konsernet. Linjen har videre det operative ansvaret for å imøtekomme miljøkravene i handlingsplaner sentralt eller lokalt i organisasjonen.

I henhold til policyen skal Avinor etterleve myndighetspålagte og egne krav, og miljøstyringen skal være sertifisert etter standarden for miljøledelsessystemer, ISO 14001, som sikrer systematikk i samordning og oppfølging av miljøarbeidet. Avinor skal ha fullstendig oversikt over sine totale klima- og miljøpåvirkninger og jobbe aktivt med å redusere disse, og klima- og bærekraftsmål skal vektlegges i Avinors beslutninger.

Policyen blir vedlikeholdt gjennom årlig evaluering i ledelsens gjennomgang, og vurderes med hensyn til sin effektivitet for å bidra til å oppnå Avinors kort- og langsiktige klima- og miljøstrategi. Policyen kommuniseres til alle ansatte i Avinor og vil være tilgjengelig for interessenter ved behov.

Klima- og miljøstrategi

Avinor har operasjonalisert konsernets klima- og miljøpolicy i form av en egen klima- og miljøstrategi som omfatter temaene klima, energi, naturmangfold, sirkulærøkonomi og avfallshåndtering, vann og grunn, og fly- og helikopterstøy. Den dekker hovedsakelig egen drift, men også oppstrøms og nedstrøms aktiviteter der det er relevant, for eksempel for reduksjon av klimagassutslipp i scope 3.

For å sikre at interessenters interesser og synspunkter ivaretas i strategien gjennomføres det regelmessig kontakt og møter med relevante myndigheter, flyprodusenter, flyselskaper og finansinstitusjoner.

Klima- og miljøstrategien er offentlig tilgjengelig på selskapets hjemmesider og kommuniseres internt gjennom intranettet.

Tema	Overordnede mål i policy og strategi	Berørte interessenter
Generelt	- Avinor ønsker å handle og samarbeide med leverandører og partnere som tar miljø på alvor. Der det er mulig skal Avinor prioritere å velge produkter og tjenester som er miljømerkede og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere - Klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur	
Klima	- Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart - Avinor skal sette vitenskapsbaserte kortsiktige og langsiktige klimamål, og årlig redusere utslipp fra egen drift - Avinor skal jobbe sammen med resten av luftfartsbransjen for å tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050	Storsamfunnet Natur Finansmarkeder
Energi	- Avinor skal redusere eget energiforbruk og ved valg av energiløsninger skal selskapet bidra til å utvikle energimarkedet i en renere retning som talt sett gir mindre klimagassutslipp - Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig ladeinfrastruktur for fremtidens luftfart og for Avinors eget rullende materiell - Avinor skal etablere egen energiproduksjon på utvalgte lufthavner der det er mulig og formålstjenlig - Selskapet skal også redusere eget energiforbruk til oppvarming, nedkjøling og der det ellers er mulig	Natur
Naturmangfold	- Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonale og vesentlig regionale interesser vektlegges spesielt og positive tiltak skal gjennomføres der det er mulig - Tap av natur skal minimeres, og arealinngrep som påvirker truede eller nær truede naturtyper og arter skal unngås	Natur
Sirkulærøkonomi og avfallshåndtering	- Avinor skal jobbe etter sirkulærøkonomiske prinsipper med best mulig bruk av materielle ressurser for å redusere forbruket og produksjonen av ressurser og materialer - I samarbeid med hele verdikjeden skal Avinor unngå at avfall oppstår, og mengden restavfall skal reduseres ved å tilrettelegge for riktig kildesortering	Natur
Vann og grunn	- Avinor skal jobbe for at belastningen på miljø rundt lufthavnene skal være så lav som mulig - Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø - Eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til regelverk og ikke føre til skade for helse eller miljø	Lokalsamfunn Natur Myndigheter
Fly- og helikopterstøy	- Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder - Avinor jobber for å implementere prosedyrer for kurvede inn- og utflygninger for i større grad styre fly- og helikoptertrafikken utenfor de områdene der folk bor	Lokalsamfunn Natur

Alle identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter er underlagt konsernets klima- og miljøpolicy.

De fleste påvirkningene og noen av risikoene er omfattet av strategien for klima og miljø. Risikoene som ikke er direkte omtalt i strategien er identifisert og prioritert i selskapets strategiske risikostyring og følges opp gjennom halvårlige oppdateringer og valideringer.

Én PRM er ikke omtalt i nåværende klima- og miljøstrategi, eller i strategisk virksomhets, eller risikostyring. Dette gjelder muligheten knyttet til konkurransefordelen luftfarten har som arealeffektiv transportform. Se det temaspesifikke kapittelet E4 for nærmere omtale knyttet til fravær av policy og strategi for PRMen.

E1-2 Klima og energi

Begrensning av klimaendringer er reflektert i Avinors klima- og miljøpolicy i form av et overordnet mål om å redusere klimagassutslipp, både i egen drift og i verdikjeden. Ved å redusere eget energiforbruk, vil energien kunne brukes på andre områder som bidrar til ytterligere kutt i klimagassutslipp. I Avinors konsernstrategi 2022-2025 er det besluttet at selskapet skal være en pådriver for nye energibærere (elektrisitet og hydrogen) til null- og lavutslipps luftfartøy, og vurdere etablering av egen elektrisitetsproduksjon. Tilpasning til klimaendringer reflekteres i konsernpolicyen hvor klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

E2-1 Vann og grunn

Avinor stiller miljøkrav ved både egne og til leverandørers innkjøp av kjemikalier og produkter. Det er etablert vedlikeholdsrutiner for kritisk utstyr, samt beredskapssystemer dersom utilsiktede utslipp skulle skje. Sammen med flyselskaper og leverandører legges det til rette for å redusere forbruket av fly- og baneavisingskjemikalier i så stor grad som mulig.

Avinor er underlagt internkontrollforskriften. I denne inngår det en plikt til substitusjon for å erstatte eller minimere bruken av stoffer som gir grunn til bekymring og utfasing av stoffer som gir grunn til svært alvorlig bekymring. Det er etablert en egen prosedyre som beskriver implementeringen av disse kravene, og alle kjemikalier som benyttes ved Avinors lufthavner skal vurderes med hensyn til substitusjon. Dette trer i kraft allerede ved anskaffelse for å sikre ingen, eller minimal bruk av slike kjemikalier.

Prosedyrer for forurensningsberedskap og håndtering av akutte utslipp er forankret i Avinors konsernpolicy for sikkerhet og kvalitet som stadfester at Avinor skal eliminere farer og redusere risiko knyttet til blant annet ytre miljø, slik at det ikke oppstår skader på mennesker, materiell eller miljø. Oppdaterte miljørisikoanalyser foreligger for hver enkelt lufthavn i henhold til lufthavnens utslippstillatelse og tankforskrift. Analysene ligger til grunn for den enkelte lufthavns planlegging av forurensningsberedskap, både dimensjonering av materiell og øvelser, samt risikoreduserende tiltak. Hver lufthavn har beredskapsmateriell basert på egen risikovurdering. Ved hendelser iverksettes nødvendig beredskap for å stanse, fjerne og begrense virkningene av forurensningen. De enkelte lufthavnspesifikke analysene legges til grunn for vurdering av konsernets totale miljørisikoer. Resultatene fra risikoanalysen benyttes i vurdering av risikobildet på lufthavnen og videre opp i konsernet.

E4-2 Biologisk mangfold og økosystemer

Strategien omfatter natur av nasjonal og vesentlig regional verdi, med spesielt hensyn til truede arter. Den inkluderer også jordforringelse som følge av forurensning, overbelastning fra kjemisk oksygenforbruk (KOF), fjerning av naturlig vegetasjon og nedbygging. Påvirkninger og avhengigheter av økosystemtjenester er ikke omfattet av strategien, men dette temaet er en del av den pågående naturrisikoanalysen.

Strategien dekker vesentlige påvirkninger på biologisk mangfold og økosystemer, inkludert arealbruksendringer og reduksjon av vesentlige påvirkninger på arter og naturtyper. Den omfatter også påvirkninger som er vesentlige under E4. Det er ikke identifisert vesentlige avhengigheter eller risikoer under E4 i den doble vesentlighetsanalysen, og strategien omfatter ikke vesentlige muligheter for natur.

Strategien gjelder alle områder som eies, leases eller forvaltes, og inkluderer lufthavnenes influensområder, med særlig hensyn til sårbare eller spesielt verdifulle biologiske mangfoldsområder. Den omfatter bærekraftig arealbruk, men ikke landbrukspraksis, da dette ikke er relevant for virksomheten. Strategien dekker forurensning (E2) og tiltak for å minimere negative effekter, inkludert områder i havet.

Strategien inkluderer avskoging i verdikjeden. Avinor ønsker å samarbeide med leverandører og partnere som prioriterer miljøet, velge miljømerkede produkter og tjenester, og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere. Klima og miljø skal være sentrale hensyn ved planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

E5-1 Ressursbruk og sirkulær økonomi

Avinor har satt en overordnet ambisjon for avfallshåndtering og sirkulærøkonomi, med ambisjon om “zero waste”, kun ressurser i kretsløp. Når det gjelder utgående ressurser, håndteres dette gjennom ambisjon for avfallshåndtering og gjenbruk. Ved å fokusere på å redusere, gjenbruke og resirkulere avfall kan ressursene utnyttes mer effektivt, noe som igjen reduserer behovet for nye råmaterialer og minimerer ressursbruk. Tiltak og strategier for ressursbruk vil samtidig bidra til at mindre avfall genereres.

4.2.3 E1 Klimaendringer

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

Strategi

E1 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Robusthetsanalyse

Scenarioanalysen som er utført i forbindelse med klimarisikoanalysen og DVAen ligger til grunn for vurderingen av Avinors robusthet knyttet til klimaendringer. Analysen dekker hele verdikjeden med prioritet på områder Avinor kan påvirke direkte. Se avsnitt E1 IRO-1 for mer informasjon om scenariene og tidshorisontene.

Den utførte scenarioanalysen identifiserte en vesentlig fysisk klimarisiko og to vesentlige omstillingsrisikoer. Den fysiske klimarisikoen innebærer økte kostnader for tilpasning av konsernets infrastruktur til fremtidige klimaforhold, mens omstillingsrisikoene inkluderer økte kostnader som følge av høyere karbonpriser og andre avgifter, samt redusert antall reisende på grunn av økt klimabevissthet og høyere billettpriser. Fremtidsanalysen er basert på betydelig usikkerhet og forutsetninger, også knyttet til markedsutvikling og endrede klimamønstre.

Der Avinors virksomhet er utsatt for akutte og kroniske fysiske klimarisikoer som kan forstyrre driften har konsernet organisatoriske og strategiske prioriteringer på plass for å håndtere dem. Tilpasningen av driften til ambisiøse klimamål og håndtering av risikoen for økte kostnader krever imidlertid betydelige kapitalinvesteringer. Nødvendige løsninger anses fortsatt umodne. Avinors forretningsutsikter avhenger også av politisk vilje og handling. Uten politikk som støtter opp under tiltak og initiativer vil luftfartsbransjen ha utfordringer med å nå globale klimamål.

Begrensning av klimaendringer

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Begrensning av klimaendringer	Klimagassutslipp fra Avinors virksomhet (scope 1 og 2)	Klimagassutslippene fra Avinor sin virksomhet har negativ effekt på klimaet	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Klimagassutslipp i verdikjeden (scope 3)	Klimagassutslippene i Avinor sin verdikjede utgjør det vesentligste av selskapets totale klimagassutslipp, og har en negativ effekt på klimaet.	FNP		Oppstrøm, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Klimagassutslipp ved bygging av nye lufthavner	Klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner er betydelig, og har en negativ effekt på klimaet	FNP		Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Pådriver og tilbyder av infrastruktur og teknologi for flyreiser med lavere utslipp i samarbeid med bransjen	Et godt samarbeid med bransjen og sentrale aktører for å omstille til fossilfri luftfart vil gi muligheter i form av både reduksjon og fordeling av kostnader. Dersom luftfartsbransjen lykkes med teknologisk omstilling, f.eks ved implementering av SAF (Sustainable Aviation Fuel) og null- og lavutslippsfly, vil dette gi lavere klimagassutslipp og en mulighet for å øke markedsandelene.	M		Egen drift, Nedstrøm	

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer

Som pådriver og tilrettelegger skal Avinor bidra til å omstille bransjen både på bakken og i luften. Avinor har vært en aktiv pådriver for å oppnå målet om en bærekraftig luftfart i mange år og jobber med en rekke tiltak for å begrense klimaendringer. Tiltakene beskrevet under bidrar til å oppfylle strategiens formål ved å redusere klimagassutslipp for enten scope 1, scope 2 eller scope 3. .

Biogassanlegg på Svalbard

Det er besluttet at det skal bygges et kraftvarmeanlegg, som både produserer elektrisitet og varme med biogass (LBG) som energibærer på Svalbard lufthavn. Totalt vil kapasiteten være 195 KW elektrisk kraft, og 780 KW varme. Biogassanlegget skal etter planen monteres høsten 2025 og være i prøvedrift samme år. Det forventes at biogassanlegget er i full drift fra 2026. Dette er det viktigste tiltaket Avinor iverksetter på kort sikt for å redusere klimagassutslippene. Tiltaket forventes å gi en reduksjon på rundt 2 500 tonn CO2e fra egen virksomhet (scope 2) sammenlignet med 2022.

Avansert biodiesel til Avinors kjøretøypark

Avinor inngikk i 2024 en ny avtale for kjøp av avansert biodiesel til Avinors kjøretøypark. I avtalen er det er tatt inn krav om at biodieselen skal leveres utover det til enhver tid gjeldende omsetningskrav. Tiltaket er forventet å gi en utslippsreduksjon på 7 prosent fram mot 2030, og har gitt en besparelse på 660 tonn CO2e i egen virksomhet (scope 1) i 2024 sammenlignet med 2022.

Elektrifisering av større kjøretøy og ladeinfrastruktur

Avinor har over nærmere 800 store og tunge kjøretøy som står for en stor andel av klimagassutslippene i scope 1. For å kunne redusere klimagassutslippene fra disse kjøretøyene er det viktig for Avinor å teste ny teknologi. Avinor idriftsatte 13 elektriske busser i 2024, den første elektriske lastebilen ble levert til Oslo lufthavn og videre ble det testet en 20 tonns elektrisk hjullaster. For at tunge elektriske kjøretøy ved Avinors lufthavner skal kunne fungere optimalt bygges det ut infrastruktur for hurtiglading på Oslo lufthavn, Bergen lufthavn, Trondheim lufthavn og Stavanger lufthavn. Endringen muliggjør overgangen til batterielektrisk drift for Avinor, men også for Avinors samarbeidspartnere på lufthavnene.

Tiltak for å redusere utslippene fra flytrafikken

Kurvede innflyvninger

Ved å optimalisere inn- og utflyginger, samt taxing, kan Avinor redusere utslipp i verdikjeden fra fly- og helikoptertrafikk. Avinor har som målsetning å øke andelen av kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn til 25 prosent innen utgangen av 2025, samt innføre rutiner for kurvede innflyvninger på alle langbaneplasser og kortbaneplasser innen 2028. Se nærmere informasjon om målsetninger under E1-4, samt E2-4.

Det er et stort potensial for å redusere utslipp gjennom en større andel av kurvede innflyvninger. Besparelsen skjer i all hovedsak over 3000 fot, og regnes dermed ikke inn i Avinor sitt klimagassregnskap, hvor kun utslipp knyttet til LTO-syklus under 3000 fot inngår i scope 3 – kategori 11 ‘bruk av solgte produkter’. Tiltaket er imidlertid viktig for å redusere utslipp fra flyene, siden de flyr en kortere rute inn mot lufthavnene. Avinor har en viktig rolle med tanke på implementering av prosedyrer for kurvede innflyginger og tilrettelegge for opplæring og tilstrekkelig kapasitet hos Lufttrafiktjenesten. Flyselskapene må ha nødvendig utstyr og kompetanse. Avinor har anskaffet et nytt dataverktøy for «Established on RNP AR» og opplæringen i bruk har startet. Det nye dataverktøyet er ment brukt slik at man kan tillate kurvede innflyvninger fra ulike retninger til de to rullebanene uavhengig av hverandre. Det vil øke kapasiteten samtidig som sikkerheten er ivaretatt. Det er forventninger til at det nye verktøyet vil øke andelen kurvede innflygninger signifikant. Måloppnåelse om 25 prosent andel kurvede innflyginger ved utgangen av 2025, er avhengig av prioritering og fremdrift i andre tilgrensende prosjekter (se også E2-3).

Satelittbasert Navigasjon

Gjennom en overgang til mer satelittbasert navigasjon, vil man også på sikt kunne dekommisjonere en stor andel av fysiske navigasjonshjelpemidler som er installert i terrenget og slik spare både penger og miljø. Det er foreløpig ikke mulig å avvikle all fysisk infrastruktur av beredskapsmessige hensyn. Overgangen og dekommisjoneringen er forventet å foregå frem mot 2030.

Som en konsekvens av implementeringen av kurvede innflyginger i stedet for fysiske installasjoner for navigasjon vil klimabidraget bestå av mindre ferdseil til fysiske installasjoner for reparasjon og vedlikehold (til dels i sårbar natur) som dermed vil redusere utslipp i egen drift (scope 1). I tillegg vil Avinor unngå avfall i forbindelse med behov for oppgradering av fysiske installasjoner.

Andre tiltak luftromoptimalisering

Avinor jobber med luftromseffektivisering internasjonalt sammen med blant annet Eurocontrol, gjennom forretningsalliansen Borealis, og i interesseorganisasjonene CANSO (Civil Air Navigation Service Organisation) og ACI (Airports Council International).

Videre deltar Avinor i det industrielle forskningsprosjektet SESAR 3 – CONCERTO Sol 2 (2023 - 2026). Prosjektet arbeider med å redusere klimapåvirkning fra utslipp i høye luftlag. Målet er å designe, teste og validere verktøy (Traffic Flow Optimizer) for å oppdage og unngå områder i luftrommet der det er identifisert økt potensiale for å produsere kondensstriper ved gjennomflyging. Ved å ta i bruk slike verktøy som utvikles, og ved å effektivisere luftrommet kan Avinor redusere såkalte non-CO2-utslipp i verdikjeden (scope 3). Det er ikke gjort beregninger av forventet reduksjon av klimagassutslipp som følge av prosjektet.

Bærekraftig flydrivstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF)

Det er en utfordring for overgang til fossilfri luftfart at ikke produksjonskapasiteten for SAF øker raskt nok. I Norge ligger det ressursmessig godt til rette for produksjon og det finnes et antall modne prosjekter, men det er ennå ikke tatt investeringsbeslutninger.

Avinor har tatt en pådriverrolle for økt produksjon og innfasing av SAF. Det har i 2024 blant annet blitt utarbeidet en oppdatert oversikt over status for de norske produksjonsprosjektene for SAF og presentert utfordringen med manglende investeringsbeslutninger både på Arendalsuka og i møter med departementer. Høsten 2024 utarbeidet DNV oversikten “navigating barriers to next-gen saf production in Norway” på oppdrag fra Avinor. Avinor har i tett samarbeid med produksjonsprosjekter, flyselskaper og NGOer sammenstilt informasjon og et kunnskapsunderlag til relevante myndigheter. Noe av utgangspunktet for arbeidet er at Stortinget i 2023 vedtok å be «regjeringen legge fram en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig flydrivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingskravene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte». Gjennom tiltaket søker Avinor å bidra til fossilfri luftfart og gjennom dette også redusere utslipp i verdikjeden (scope 3). Arbeidet er en bærebjelke i Avinors konsernstrategi mot 2030.

Forventet utslippsreduksjon fra bruk av SAF i norsk luftfart vil følge en økende bane fram mot 2050. Med utgangspunkt i at Norge vil følge det europeiske omsetningskravet er forventet utslippsreduksjon i 2030 i overkant av 100 000 tonn årlig, mens forventet utslippsreduksjon for 2050 er over 1 million tonn årlig. Avinors pådriverrolle er viktig for å realisere disse kuttene, men betydningen er vanskelig å måle.

Internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy

Avinor og Luftfartstilsynet inngikk i 2024 en samarbeidsavtale om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslipps-luftfartøy. Etableringen er et sentralt tiltak for å nå målet om fossilfri norsk luftfart i 2050, og en konkret oppfølging av NTP 2025-2036.

Testarenaen vil legge til rette for fremskyndet innfasing ved å redusere barrierer for testing og demonstrering av null- og lavutslipps-luftfartøy. Testarenaens fremste mål er kunnskapsdeling, slik at hele økosystemet kan trekke læring av testene. Testarena vil gi markedet et felles kontaktpunkt hos Avinor og Luftfartstilsynet med felles prosess fra konsept til test- og demonstrasjonsflygning, som inkluderer infrastruktur, luftrom, energi og regulatorisk tilrettelegging, for nasjonale og internasjonale aktører som ønsker å teste og demonstrere null- og lavutslipps-luftfartøy i Norge. Avinor stiller med infrastruktur, luftrom og tilgang på energi, mens Luftfartstilsynet stiller med regulatorisk tilrettelegging. Tidlig og aktiv involvering av luftfartsmyndighetene blir løftet frem av markedsaktørene til å ha stor betydning. Dette inkluderer samarbeid med EUs luftfartsmyndighet EASA for å etablere rammeverket for utprøving og demonstrasjon, samt sikre at dette blir en god arena for læring og kompetansebygging.

Testarena vil i prinsippet omfatte hele landet. Konkrete geografiske lokasjoner for etablering av testfasiliteter vil bli besluttet i dialog med markedsaktører, basert på deres behov, samt vurderinger av konseptet basert på kvalifikasjons- og prioriteringskriterier.

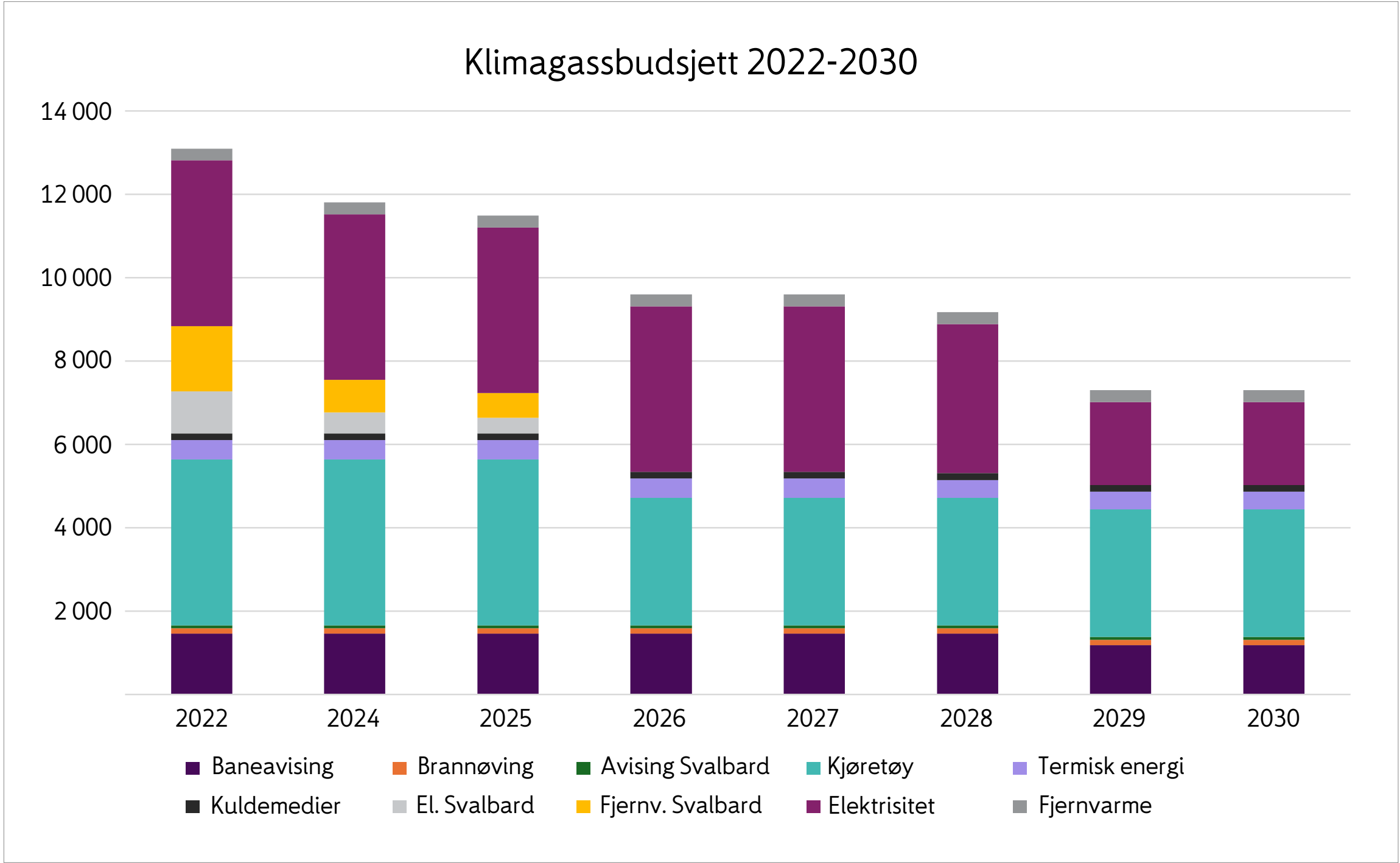
Etablering av Norge som internasjonal testarena vil bygge opp under det norske markedet som testområde og tidlig marked for innføring av null- og lavutslipps-luftfartøy. Dette kan bidra til at løsningene som er aktuelle for det norske markedet kommer tidligere til Norge, og vil være et viktig steg på veien mot utvikling av nullutslippsluftfart i større skala globalt. Det finnes per i dag ingen tilsvarende testarena i et operativt miljø i verden.

Avinor og Luftfartstilsynet har i 2024 signert en intensjonsavtale med BETA Technologies og Bristow Norway AS om testing av et batterielektrisk fraktflykonsept, i første omgang mellom Stavanger og Bergen. Dette er det første testarenaprojektet og testing vil etter planen starte etter sommeren 2025. Prosjektkontrakt for gjennomføring av testing ble signert i mars 2025.

Klimagassbudsjett 2022-2030

Tiltaksplanen mot 2030 inkluderer tiltakene (for scope 1 og 2) beskrevet over, og er oppsummert i figur E1-3.1. Det er beregnet at Avinor ved etablering av biogassanlegget på Svalbard, ved innfasing av elektriske kjøretøy og utvidet bruk av biodiesel, samt ved å redusere energiforbruket, investere i fornybar energi og en overgang til mer fornybar energimiks i Europa vil klare reduksjonsmålet på 42 % i 2030 sammenlignet med 2022.

Figur E1-3.1 viser Avinors klimagassutslipp tonn CO2e, scope 1 og scope 2, med en forventet og mulig reduksjon i henhold til klimamålet som er satt for 2030.



Drifts- og investeringskostnader

Mange av tiltakene over avhenger av hvor raskt teknologiutviklingen skjer. Det er dermed vanskelig å estimere nøyaktig hva Avinors klimatiltak vil koste i perioden 2025-2030. Avinors klima- og miljøstrategi, samt prosessen med etablering av vitenskapsbaserte klimamål, har blitt behandlet i både konsernledelsen og styret de siste årene. Kostnadsrammer for tiltakene beskrevet nedenfor har også blitt diskutert. Investeringskostnadene for biogassanlegget på Svalbard, utbygging av

hurtigladingsinfrastruktur og elektrifisering av kjøretøy vil hovedsakelig bli bokført som andre driftsmidler. For prosjekter som strekker seg over tid, kan investeringskostnadene midlertidig føres som anlegg under utførelse før de tas i bruk som driftsmidler. Driftsutgifter knyttet til avansert biodiesel vil i hovedsak bli bokført som andre driftskostnader, mens driftsutgifter for biogassanlegget primært vil omfatte lønn og andre personalkostnader.

Tabell E1-3.1 Ressurser avsatt til handlingsplanen

		2024		Planlagt		
Tiltak		Opex	Capex	Opex	Capex	SUM
Biogassanlegg på Svalbard	Planlagt		21	9	22	52
Avansert biodiesel til Avinors kjøretøypark	Gjennomført	10	-	15	-	25
Elektrifisering av større kjøretøy*	Planlagt	-	10		18	28
Infrastruktur hurtiglading**	Under arbeid	-	15		-	15
Sum (MNOK)		10	47	24	39	120

* Tallene inkluderer også innfasing av mindre kjøretøy
** Tallene inkluderer Enova-støtte og er kostnader ved utbygging av hurtiglader på flyside

Planlagte ressurser i Nasjonal transportplan

For å fremskynde omstillingen til en null- og lavutslippsluftfart har regjeringen prioritert en ramme på 1 milliard kroner til dette formålet i Nasjonal transportplan 2025-2036. Regjeringen prioriterer økte ressurser til Luftfartstilsynet og Avinor for å styrke den faglige og regulatoriske utviklingen, og utbygging av nødvendig infrastruktur. Internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart er ett konkret tiltak som er etablert som oppfølging av NTP for å nå regjeringens mål. Andre tiltak knyttet til fremskyndet innfasing, som del av NTP-rammen, vil videreutvikles og operasjonaliseres i oppfølgingen av Nasjonal transportplan. Prioriteringen i NTP er regjeringens plan for 12-årsperioden. Selve tildelingen av midler til tiltakene skjer i statsbudsjettene for de enkelte årene.

Mål og målindikatorer

E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Avinor har etablert spesifikke mål for å redusere klimagassutslipp i samsvar med Avinors Klima- og miljøstrategi. Disse målene understreker Avinors engasjement for å bidra til begrensning av global oppvarming.

Målsetninger satt i tråd med SBTi

I tråd med forventninger fra Avinors eier, Samferdselsdepartementet, og interessenter, har Avinor satt vitenskapsbaserte mål, altså mål som er i tråd med det klimavitenskapen sier er nødvendig for å nå målene i Parisavtalen. Målene er validert og godkjent av Science Based Target initiative (SBTi), i tråd med SBTis Corporate Net-Zero Standard Criteria, som igjen underbygger målet om fossilfri luftfart i 2050.

Både kortsiktige (2030) og langsiktige (2050) mål ble fastsatt, og det ble laget en plan for reduksjon av klimagassutslipp frem mot 2030. Frem mot 2030 er det antatt omtrentlig samme forbruk og dermed utslipp fra drivstoff og energi. Dette er de største utslippskildene i klimaregnskapet. SBTi krever revidering av målene hvert femte år.

Basisår

For målsetningene knyttet til reduksjon av klimagassutslipp har Avinor valgt basisåret 2022. I 2022 var det fortsatt restriksjoner i luftfarten grunnet Covid-19. Det er derfor benyttet et «normalår» (2019) som grunnlag for 2022 når det gjelder utslipp knyttet til scope 3, kategori 11 og Landing and Take-off cycle (LTO) da dette var en parameter som ble påvirket av flyrestriksjonene.

I 2022 var det fortsatt restriksjoner i luftfarten grunnet Covid-19. Det er derfor benyttet et «normalår» (2019) som grunnlag for 2022 når det gjelder utslipp knyttet til Scope 3, Kategori 11 og Landing and Take-off cycle (LTO) da dette var en parameter som ble påvirket av flyrestriksjonene.

Klimaregnskapet for 2022 er utarbeidet av Avinor, og konsulenter har kvalitetssikret tall, samt bidratt inn i søknadsprosessen mot SBTi. Det var allerede iverksatt mange klimatiltak i 2022, og innfasing av biodiesel var det tiltaket med størst effekt i basisåret. Dersom Avinor ikke hadde gjort en overgang fra fossilt drivstoff til biodiesel i 2022, ville utslippene i basisåret vært omtrent 2 725 tonn høyere enn det som er rapportert.

Samsvar metodikk

Klimaregnskapet i basisåret 2022 er validert og godkjent av SBTi. SBTi-standardene er igjen bygget på GHG-protokollen, og klimaregnskapene for 2023 og 2024 er rapportert i henhold til den samme metodikken.

Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030 sammenlignet med 2022

Avinor har satt en målsetning om å redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030, sammenlignet med 2022. Målet inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser. Det omfatter altså klimagassutslipp fra Avinors egen dirft, beregnet basert på lokasjonsbasert metode. Referanseverdi, samt utslippsreduksjon fra 2023 til 2024 for scope 1, 2 og 3 er angitt i klimaregnskapet presentert i tabell E1-6.1.

71 prosent av de som er ansvarlige for utslippene knyttet til bruk av solgte produkter skal ha vitenskapsbaserte mål innen 2028

Målsetningen er et engasjementsmål og omfatter utslipp i Avinors verdikjede (scope 3) i kategori 11 - Bruk av solgte produkter. Målsetningen er knyttet til hvor stor andel av kategori-11 utslippene som kommer fra flyselskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. Avinors SBTi-mål ble godkjent i oktober 2024, og Avinor vil derfor først rapportere status på dette målet i 2025. SBTi oppdaterer ukentlig hvilke selskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. For å beregne måloppnåelse vil Avinor knytte dette opp mot markedsandeler.

Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent innen 2050, sammenlignet med 2022.

Målsetningen omfatter både Avinors egen drift i form av scope 1 og 2, samt utslipp i verdikjeden (scope 3), beregnet basert på lokasjonsbasert metode. Målet inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser.

E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor virkeområde 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp

Tabell E1-6.1	Retrospektivt				Milepæler og målår			
	Basis år 2022	2023	2024 ¹	% endring 2023/2024*	2025	2030	2050	Årlig % - mål/basisår
Klimagassutslipp scope 1								
Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1 (tonn CO2-ekv.)	6 266	5 689	5 693	0 %		42 % reduksjon		Ikke lineær
Biogene CO2-utslipp fra scope 1 utslippskilder (tonn CO2-ekv.)			3 917					
Prosentandel av klimagassutslipp innenfor scope 1 fra regulerte ordninger for handel med utslippskvoter (%)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Klimagassutslipp scope 2								
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp scope 2 (tonn CO2-ekv.)	6 832	6 887	5 418	-21 %		42 % reduksjon		Ikke lineær
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp scope 2 (tonn CO2-ekv.)	109 625	113 768	136 485	20 %				
Biogene CO2-utslipp fra scope 2 utslippskilder (tonn CO2-ekv.)			8 695					
Vesentlige klimagassutslipp scope3								
Samlede indirekte brutto klimagassutslipp scope 3 (tonn CO2-ekv.)	551 261	418 348	471 368	13 %				
Biogene CO2-utslipp fra scope 3 utslippskilder (tonn CO2-ekv.)			954					
1. Innkjøpte varer og tjenester	14 787	11 103	25 388	129 %				
2. Investeringsvarer	1 061	1 770	1 503	-15 %				
3. Brensel og energirelaterte aktiviteter (ikke omfattet av scope 1 eller 2)	2 186	2 383	2 408	1 %				
4. Oppstrøms transport og distribusjon	55	87	106	22 %				
5. Avfall generert under drift	266	248	112	-55 %				
6. Forretningsreiser	2 145	2 558	2 951	15 %				
7. Pendling for ansatte	4 360	4 059	4 502	11 %				
8. Oppstrøms leasede eiendeler								
9. Nedstrøms transport								
10. Bearbeiding av solgte produkter								
11. Bruk av solgte produkter**	526 251	395 986	433 321	9 %				
12. Behandling av kasserte solgte produkter								
13. Nedstrøms leasede eiendeler	150	154	123	-20 %				
14. Franchise								
15. Investeringer								
Samlede klimagassutslipp								
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte) (tonn CO2-ekv.)	564 359	430 924	482 479	12 %			90 % reduksjon	Ikke lineær
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte) (tonn CO2-ekv.)	667 152	537 805	613 546	14 %				

¹ Inkluderer ikke estimerte klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø, Mo i Rana, se under i tabell E1-6.2 for spesifisering av disse.
* Positive tall angir en utslippsøkning, negative tall angir en reduksjon i utslippene
** Målet i kategori 11, bruk av solgte produkter er ikke et 2030-mål, men et 2028-mål. Forklaring av tallgrunnlag ligger under Resultat og utvikling, kategori 11

Ny lufthavn Bodø, ny lufthavn Mo i Rana

Klimagassutslipp knyttet til kapitalvarer regnes inn når kapitalvaren tas i bruk. Avinor har imidlertid estimert utslipp for utbyggingen av de nye lufthavnene i Bodø og Mo i Rana, som er de to største pågående prosjektene i konsernet.

Tallene er i all hovedsak beregnet basert på aktivitetsdata og relevante utslippsfaktorer. Unntaket er arealbruksendringer, som er estimert ved hjelp av endringer i areal (som oppgitt i E4) og prosjektenes estimerte klimagassbudsjett, hvor utslipp fra arealbruksendring er inkludert. Klimagassbudsjettene er beregnet før prosjektstart, noe som medfører usikkerhet knyttet til tallgrunnlagene, og dermed CO2e-utslippene beregnet under. Vekten av avfall til deponi er rapportert under E5, men klimagassutslipp som følge av dette er ikke beregnet da Avinor ikke har lyktes å identifisere en hensiktsmessig utslippsfaktor for denne avfallskategorien.

Tabell E1-6.2: Estimerte klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana

tCO2e/'0	2024
Fossilt utslipp	18 744
Biogent utslipp	1 918
Strømforbruk	
Lokasjonsbasert metode	53
Markedsbasert metode	2 129
Avfall til materialgjenvinning og energiutnyttelse	8
Asfalt	392
Arealbruksendring	23 731
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte)	44 846
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte)	46 922

Tabell E1-6.3: Klimagassintensitet per nettoinntekt

tCO2e/'000 NOK	2023	2024	% endring 2023/2024
Sum GHG-utslipp (lokasjonsbasert) per nettoinntekt	37	40	6 %
Sum GHG-utslipp (markedsbasert) per nettoinntekt	47	51	8 %

Klimagassintensitet per nettoinntekt har blitt beregnet basert på nettoinntekt slik den fremkommer i note 4 i konsernregnskapet.

Resultat og utvikling

Scope 1

Utslippene i scope 1 i 2024 er tilnærmet like det de var i 2022 og 2023. Klimagassutslippene knyttet til bruk av Avinors kjøretøypark var omtrent likt i 2023 som i 2024, det samme gjelder for baneavisingsforbruket.

Scope 2

Utslippene i scope 2 i henhold til lokasjonsbasert metode, er redusert betydelig fra 2022 og 2023 til 2024. Hovedårsaken til nedgangen i utslipp i scope 2 er at Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE) har redusert utslippsfaktoren for strøm fra 19 gram CO2e/kWh i 2023 til 15 gram CO2e/- kWh i 2024. Videre er det beregnet en utslippsreduksjon på 30 prosent for både strøm og fjernvarme på Svalbard som følge av at Svalbard Energi har gått over fra kull til diesel som energikilde. Avinor forventer ikke å redusere egne klimagassutslipp lineært mot 2030. Biogassanlegget som etableres på Svalbard i 2025 vil alene redusere klimagassutslippene i 2026 (gitt full drift av anlegget) med 20 prosent sammenlignet med 2022.

Scope 3

Kategori 1 – innkjøp av varer og tjenester

Økningen i utslipp fra innkjøp av varer og tjenester er hovedsakelig basert på økning i innkjøp av asfalt og stål, samt oppdatert utslippsfaktor for elektronikk:

- Det var dobbelt så høyt forbruk knyttet til asfalt i 2024 sammenlignet med 2023, som også er kategorien med høyest utslippsfaktor, noe som har ført til en utslippsøkning på omtrent 3 500 tCO2e.
- Utslippsfaktoren for elektronikk har økt fra 0,051 kgCO2/USD til 0,092 kgCO2/USD. Dette har ført til en utslippsøkning på omtrent 2 000 tCO2e
- Forbruk av stål var omtrent åtte ganger høyere i 2024 enn 2023. Dette medførte en utslippsøkning på omtrent 2 500 tCO2e.

Kategori 11 – bruk av solgte produkter

I 2022 var det covid-restriksjoner som begrenset antall flyvninger, og ved søknad til SBTi ble derfor 2019 valgt som et ‘normalår’ for basisåret 2022 for LTO. Reduksjonen i utslipp fra 2022 til 2024 skyldes derfor at antall flybevegelser gått ned i perioden etter 2019 grunnet covid, for senere å øke svakt igjen etter at restriksjonene knyttet til flytrafikken ble fjernet.

E1-7 Prosjekter med hensyn til opptak av klimagasser og begrensning av klimagassutslipp finansiert ved hjelp av karbonkreditter
Avinors egne utslipp er per i dag ikke omfattet av EUs kvotehandelsdirektiv (EU-ETS), og Avinors egne klimagassutslipp faller inn under ikke-kvotepliktige utslipp (eller utslipp under innsatsfordelingen). Andel av klimakvoter i reduksjonsprosjekter er 0 i 2023 og 2024. Avinor planlegger ikke med kjøp av klimakvoter før egne utslipp er redusert i tråd med krav i SBTi. Avinor kjøpte ikke opprinnelsesgarantert strøm i 2024.

Energi

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Energi	Energiforbruk fra Avinors virksomhet	Energiforbruket brukt i Avinor sin virksomhet har en negativ effekt på klimaet, avhengig av energikilden	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Energieffektivisering og energiproduksjon	Kostnadsbesparelser gjennom energieffektiviseringstiltak og investeringer i egenprodusert energi, særlig ved bruk av solcellepaneler og biogassanlegg.	M		Egendrift	

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

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer

Alle tiltak omtalt under ‘begrensning av klimaendringer’ som gjelder reduksjon av scope 2-utslipp gjelder tilsvarende for målsetningen om å redusere energiforbruk, og spare kostander gjennom energieffektivisering og investering i egenprodusert energi. Utover dette jobber Avinor med følgende tiltak for å redusere sitt energiforbruk:

Elnett 21

Stavanger lufthavn var i 2024 inne i sitt siste år i det seksårige Enova støttede innovasjons- og demonstrasjonsprosjektet Elnett21. Her samarbeider aktører som havn, næringspark, nettselskap og lufthavn for å forberede seg på de store effektuttakene som lading av transport utløser. Gjennom lokal produksjon og lagring av kraft, smart styring og regionalt samarbeid håper man å lykkes raskt

med elektrifisering av transport og redusere/stabilisere belastningen på strømnettet. Elnett21 utvikler forretningsmodeller som styrker økonomien i mikronett hos aktørene og gir innspill til Reguleringsmyndighet for energi (RME i NVE) på løsninger for framtiden. Erfaringene fra Elnett21 skal også bidra med kunnskap til andre lufthavner i konsernet i prosessen med å forberede den kommende energiomstillingen av luftfarten.

Energiomstilling- og optimaliseringsprogram

Energiomstillingsprogrammet vil bestå av arbeidspakker innen elektrifisering, hydrogen, egen kraftproduksjon, storskala solkraftproduksjon og energistyringssystem. Det jobbes også med energieffektivisering gjennom prosjektet Energioptimalisering.

Fokuset til Avinor når det kommer til energi vil de neste årene være å gjennomføre lønnsomme energitiltak med kort tilbakebetalingstid, øke kompetansen i og optimalisere sentrale driftsanlegg (SD) og energioppfølgingssystemer (EOS), kartlegge og implementere brukerbetaling, kartlegge og optimalisere målerstrukturen og smart energistyring.

Avinor har lagt en langsiktig plan med en ramme på 100 millioner kroner til diverse energibesparende tiltak i perioden 2025 til 2029. Faktisk tildeling av midler til prosjektet fordrer konkrete tiltak og prosjektbegrunnelse for å frigi midler fra rammen.

Mål og målindikatorer

E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Det var ved utgangen av 2024 ikke fastsatt noen vesentlige tidsbestemte, målbare og resultatorienterte mål spesifikt for energibesparelser. Energibesparelser er til dels inkludert i målsetninger for scope 1, scope 2, og scope 3 utslipp. Se nærmere omtale av disse målsetningene under delkapittelet ‘Begrensning av klimaendringer’

Det er imidlertid i starten av 2025 vedtatt en ny målsetning knyttet til temperaturkorrigert energiforbruk. Det vil i 2025 vurderes om og hvordan denne er relevant å inkludere i bærekraftrapporten for 2025. Effektiviteten av strategier og tiltak knyttet til energiforbruk følges opp ved kontinuerlig måling av energibruk i Avinor gjennom Avinors energioppfølgingssystem. Energitalldata utarbeides, analyseres og rapporteres kvartalsvis og årlig. Årlig sendes faktiske energitalldata og trender til lufthavnsjefer, energiansvarlige og konserndirektørene for henholdsvis regionale og store lufthavner.

Det er ingen vesentlige definerte ambisjonsnivå knyttet til energibruk per utgangen av 2024.

E1-5 Energiforbruk og energimiks

Tabell E1-5 Energiforbruk og energimiks

Avinors Energiforbruk		2023	2024
1	Brenselforbruk fra kull og kullprodukter	(MWh)	
2	Brenselforbruk fra råolje og petroleumsprodukter	(MWh)	17 034
3	Brenselforbruk fra naturgass	(MWh)	
4	Brenselforbruk fra andre fossile kilder	(MWh)	
5	Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp, kjøling fra fornybare kilder	(MWh)	11 656
6	Samlet fossilt energiforbruk (beregnet som summen av rad 1-5)	(MWh)	28 690
	Fossile kilders andel av samlet energiforbruk	%	9,8 %
7	Forbruk fra kjernefysiske kilder	(MWh)	4 174
	Andel av forbruk fra kjernefysiske kilder i samlet energiforbruk	%	1,4 %
8	Brenselforbruk for fornybare kilder, herunder biomasse (som også omfatter industriavfall og kommunalt avfall av biologisk opprinnelse, biogass, fornybart hydrogen osv)	(MWh)	12 910
9	Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder	(MWh)	245 081
10	Forbruket av egenprodusert fornybare energi som ikke er brensel	(MWh)	882 830
11	Samlet forbruk av fornybar energi (beregnet som summen av rad 8-10)	(MWh)	258 821
	Andel forbruk av fornybar energi av samlet energiforbruk (%)		88,7 %
	Samlet energiforbruk (beregnet som summen av rad 6, 7 og 11)	(MWh)	291 685
Avinors produksjon av energi		2023	2024
	Produksjon av ikke-fornybar energi	(MWh)	-
	Produksjon av fornybar energi	(MWh)	882 830
Energiintensitet per nettoinntekt		2023	2024
	Samlet energiforbruk fra aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	(MWh)	291 685
	Nettoinntekt fra aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	mNOK	12 110
	Energiintensitet per nettoinntekt	%	2409 %

*Der tall ikke er angitt, skyldes det at data for 2023 ikke ble rapportert i fjorårets rapport.

Alle Avinors selskaper, og dermed tilhørende inntekt, faller under NACE-kode for sektor med høy klimapåvirkning: Energiintensitet per nettoinntekt har blitt beregnet basert på nettoinntekt slik den fremkommer i note 4 i konsernregnskapet.

Tilpasning til klimaendringer

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Tilpasning til klimaendringer	Økte kostnader for å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima	Med endret klima og mer ekstreme værforhold stilles det høyere krav til infrastrukturen, som kan medføre betydelige kostnader for Avinor. Videre kan mer ekstreme værforhold forstyrre den ordinære driften ved flyplassene.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	
	Økte kostnader i overgang til grønnere luftfart	Høye priser på karbon og andre avgifter kan føre til betydelige prisøkninger.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	
	Færre reisende grunnet klimabevissthet og dyrere billetter	Endring i reisevaner og adferd hos passasjerene som følge av klimabevissthet kan påvirke nåværende forretningsmodell for Avinor	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer

Avinor har identifisert både fysisk klimarisiko (klimatilpasning) og overgangsrisikoer som vesentlige, og har over tid jobbet med tiltak for å redusere disse. En del prosjekter og tiltak er avsluttet, men selskapet har også flere løpende aktiviteter. For å redusere kostnader knyttet til å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima, er det for eksempel viktig med langtidsplanlegging basert på et godt underlagsmateriale. For å redusere overgangsrisikoer er det viktig for Avinor å bidra til teknologiutvikling på enkelte områder, for eksempel ved å delta i FoU og andre samarbeidsprosjekter. Flere av tiltakene omtalt under ‘begrensning av klimaendringer’ og ‘energi’ er også relevante for å redusere den finansielle risikoen knyttet til overgangsrisikoer, herunder alle tiltak som reduserer avhengighet av fossil energi og sikrer forsyning av utslippsfri energi, samt tiltak knyttet til omstilling til null- og lavutslippsluftfart.

Klimatilpasning

Prosjektering for økte klimapåkjenninger

Nybygg og endringer som gjøres av eksisterende bygningsmasse skal være i tråd med Avinors føringer som er nedfelt i egne styringsdokumenter. Gjennom de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygningsmasse skal miljøbevissthet og bærekraft være sentralt gjennom hele livssyklusperioden for å støtte opp under de overordnede klima- og miljømålene i Avinor.

I tråd med styringsdokumentene skal bygninger og infrastruktur prosjekteres for økte klimapåkjenninger som ekstremvær, økt nedbør, vind, og så videre, både ved nybygg og oppgradering av eksisterende bygg. Ved ombygging av bygg, og ved nybygging,

skal takflatene samt nærliggende arealer til bygg sikres god og tilstrekkelig håndtering av overvann. Det skal også vurderes om takflatene kan benyttes til energiproduksjon, og eventuell annen utnyttelse.

Ettersom varmere klima og økt nedbør gjør at fremtidige klimapåkjenninger øker, skal spesielt utvendig kledningsmaterialer tåle større fuktpåkjenning, og må derfor hensyntas i valg av materialer. I tillegg vil Avinor ta hensyn til økt fuktighet i alt fra dimensjonering av ventilasjonsanlegg til drenering.

Ved bygging i særskilt værutsatte strøk skal det søkes kilder som «risikorapport for ekstremvær», samt lokal kunnskap om byggeskikk og bygningsfysikk for aktuelle klimatiske forhold.

Tiltaket innebærer at kravdokumenter og funksjonskrav for bygg i Avinor-konsernet følges opp fortløpende i utbyggingsprosjekter for å sikre ivaretagelse av kravene og synliggjøring av økte prosjektinvesteringer gjennom blant annet økt dimensjonering. Tiltaket er løpende.

Pådriver for økt og tidlig bruk av null- og lavutslippsfly

TULIPS
TULIPS er et EU-finansiert forskningsprosjekt der Avinor skal demonstrere teknologier for grønn omstilling av lufthavner i perioden 2022 - 2025 (prosjektet vurderes søkt forlenget til og med 2026). Prosjektet er ledet av Amsterdam lufthavn Schiphol. Arbeidet i prosjektet foregår i tett samarbeid med SINTEF, og Avinors engasjement i prosjektet er i hovedsak knyttet til bærekraftig flydrivstoff (der Avinor leder deler av arbeidet), sirkulærøkonomi, samt forberedelser og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly (lading og hydrogen).

Aviate
Avinor er, sammen med SAS og Telenor, involvert i prosjektet AVIATE (Aviation in a low-carbon society) som brukerpartnere. Det femårige prosjektet (2020 - 2026) ledes av CICERO og er finansiert av Norges forskningsråd. Prosjektet skal blant annet undersøke hva som driver framtidig etterspørsel etter flyreiser, og se på et bredt sett med virkemidler og tiltak som kan redusere klimapåvirkningen. Videre skal prosjektet presentere de første anslagene for klimateffekten av kondensstriper fra flyvninger i Norge og revidere og tilpasse eksisterende scenarioer for å utvikle mer detaljerte og mer realistiske utslippsscenarioer for luftfart.

Bio4Fuels
Avinor er partner i Bio4Fuels, et Forskningsssenter for miljøvennlig energi (FME) basert på NMBU, ledet av SINTEF. Senteret er bredt sammensatt av aktører som jobber for biodrivstoffproduksjon i Norge, og bringer sammen forskning og industri i en flerårig satsing finansiert av Forskningsrådet.

NeX2G
Prosjektet studerer nettbalansering fra store parkeringsanlegg og næringsbygg. Med Oslo lufthavn som eksempel skal prosjektet

undersøke om en ved å benytte batteriene i parkerte elbiler som midlertidig energilager og styring av energikrevende utstyr i næringsbygg, kan bidra til en mer fleksibel og dermed økonomisk energibruk. Prosjektet ledes av NMBU og Avinor er ekstern partner sammen med Statnett, OsloMet, Elvia, og Lyse.

Nordic Network for Electric Aviation (NEA)
Nordic Network for Electric Aviation (NEA) er et samarbeid mellom aktører i de fem nordiske landene. Prosjektet er finansiert av Nordic Innovation, og består av medlemmer fra flyselskaper, lufthavnoperatører og flyprodusenter. Målet er å forsere overgangen til elektrisk luftfart i Norden.

Scandinavia H2 Aviation Partnership
Avinor inngikk i januar 2024 et strategisk partnerskap med Airbus, Swedavia, SAS, Vattenfall og Statkraft. Formål et med prosjektet er å få en forståelse av det skandinaviske markedet, energipolitiske føringer, produksjonsmuligheter for hydrogen og behov for infrastruktur på lufthavnene samt operasjonelle behov.

DICO2F
Avinor deltar som partner i det NTNU-ledede prosjektet “DICO2F - Direkte konvertering av CO2 og hydrogen til drivstoff”. Hensikten med prosjektet er å bedre effektiviteten i produksjon av efuels (en type bærekraftig flydrivstoff, SAF) gjennom å se på bruk av katalysatorer i reaksjonene.

Diverse tiltak
Det utføres i tillegg tiltak innenfor kommunikasjon, for eksempel som arrangør av konferansen Zero Emission Regional Aviation Conference – ZERAC, samt svar på relevante høringer og deltakelse i internasjonale møter og prosesser. Avinor deltar også som representant for luftfarten i et antall konkrete forsknings- og utviklingsprosjekter knyttet til bærekraftig drivstoff og grønn omstilling i luftfarten.

Tiltakene nevnt over er av en slik natur at de ikke medfører drifts- eller investeringsutgifter av betydning.

Mål og målindikatorer

E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer
Det er ikke satt noen resultatorienterte, målbare og tidsbestemte mål for de finansielle risikoene knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer. Risikoene er imidlertid reflektert i Avinors strategiske risikostyring, hvor tiltak og resultater av disse følges opp som minimum kvartalsvis i møter med konsernledelsen og styret. I den strategiske risikostyringen er det ikke definert noe bestemt ambisjonsnivå knyttet til risikoene eller tiltakene, og dermed heller ingen basisperiode.

E1 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E1-5	Energiforbruk	Totalt energiforbruk knyttet til egen drift er beregnet ved å aggregere all form for energiforbruk fra fakturagrunnlag, aktivitetsdata som rapporter inn fra lufthavnene, samt Avinors energioppfølgingssystem. Ved behov omregnes energiforbruk til KWh ved bruk av standard omregningsfaktorer.
E1-6	Rammeverk	Brutto scope 1, 2 og 3 utslipp er beregnet i tråd med GHG-protokollen.
	Avgrensning klimagasser	Avgrensning klimagasser Avinor har ikke utslipp av NF3 eller PFK. Det er imidlertid SF6 gass i høyspentbrytere ved Oslo lufthavn, Stavanger lufthavn og Trondheim lufthavn. Det har ikke vært lekkasjer fra anleggene og således har ikke dette ført til klimagassutslipp. Beholdning rapporteres iht Produktforskriften § 6a-4 årlig til Miljødirektoratet. I Avinors klimaregnskap er det derfor følgende gasser som er inkludert og regnet om til CO2e: CH4, N2O, CO2 og HFK.
	Omsetningskrav	Omsetningskrav Omsetningskravet i produktforskriften § 3-3 stiller krav til omsettere av drivstoff om at en viss andel av totalt omsatt mengde drivstoff hvert år skal være biodrivstoff. Så å si alt flytende drivstoff som blir omsatt i Norge er omfattet av omsetningskrav. I løpet av 2024 ble omsetningskrav for ikke-veigående maskiner (farget diesel) holdt på samme nivå (10%), og omsetningskravet for veigående maskiner (blank diesel) ble økt til 19%. Omsetningskravet for flydrivstoff ble holdt på samme nivå (0,5%). Omsetningskrav hensyntas i utslippsfaktorene for de respektive drivstoffene.
	Utslippsfaktorer	Utslippsfaktorer Hvert år gjennomgås utslippsfaktorene i klimaregnskapet til Avinor, og dersom det finnes nye verdier blir disse oppdatert. I Avinor er følgende utslippsfaktorer benyttet: <i>DEFRA (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs)</i> Bruk av utslippsfaktorer fra DEFRA er en pålitelig, oppdatert og anerkjent metode for å beregne klimagassutslipp. <i>NVE lokasjonsbaserte og markedsbaserte utslippsfaktorer</i> Avinor benytter lokasjonsbasert faktor inn i totalregnskapet for scope 2. NVE (Norges vassdrag- og energidirektorat) oppdaterer faktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert strøm sommeren etter rapporteringsåret. Dette betyr at faktorene som ble benyttet for 2024-regnskapet var faktorene for 2023. <i>Fjernkontrollen</i> Fjernkontrollen.no er en tjeneste levert av næringsorganisasjonen Norsk Fjernvarme. Utslippsfaktorene for de enkelte energikildene er hentet fra rapporten «Klimagassregnskap for fjernvarme» (2020).

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
	Utslippsfaktorer	<i>Andre utslippsfaktorer</i> For scope 3-data kategori 1 har Avinor benyttet utslippsfaktorer som publisert av U.S. EPA Office of Research and Development. Databasen inneholder utslippsfaktorer for produkter og tjenester klassifisert etter NAICS (North American Industry Classification System). <i>Avinor-spesifikke utslippsfaktorer</i> Avinor har beregnet utslippsfaktoren knyttet til klimagassutslipp fra bruk av fly- og baneavisingskemikalier. Metoden er validert og benyttet i Airport Carbon Accreditation (ACA) som en anerkjent beregningsmetode i Airport Council International (ACI)s Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT). Videre har utslipp fra kullkraftverket på Svalbard blitt beregnet ut fra MWh strøm og fjernvarme produsert på bakgrunn av kullforbruk og dieselforbruk. Klimaregnskapet og faktorene som er benyttet er godkjent i forbindelse med gjennomgangen av Avinor sine klimamål i SBTi sin validering av disse.
	Aktivitetsdata vs økonomiske data og dataflyt	Aktivitetsdata vs økonomiske data og dataflyt Klimagassregnskapet er basert på en kombinasjon av aktivitetsdata og økonomiske data for å beregne utslipp. <i>Scope 1 og 2:</i> I scope 1 og 2 henter Avinor ut aktivitetsdata for så å beregne klimagassutslippene. <i>Scope 3:</i> Se nærmere informasjon under «Kategorier og datafangst knyttet til de ulike kategoriene».
	Utslipp fra utbygging av nye lufthavner	Utslipp i forbindelse med utbygging av de nye lufthavnene Bodø og Mo i Rana bokføres som Scope 3 – kategori 1 dersom forbruket knytter seg til finansielle driftsutgifter (opex), og Scope 3 – kategori 2 dersom forbruket er knyttet til finansielle investeringsutgifter (capex). Utslipp i Scope 3 – kategori 1 regnes inn etter hvert som varer og tjenestene forbrukes. Utslipp i Scope 3 – kategori 2 regnes inn i tråd med ‘cradle-to-gate’-prinsippet hvor de tilhørende utslippene fra byggefasen regnes inn i klimagassregnskapet i det driftsmiddelet er ferdigstilt og tatt i bruk.
	Scope 3 kategorier og datafangst knyttet til de ulike kategoriene	For scope 3 måles utslipp basert på en kombinasjon av inndata fra spesifikke aktiviteter innenfor Avinors oppstrøms og nedstrøms verdikjede, og økonomiske data. Andel utslipp beregnet ved hjelp av primærdata innhentet fra leverandører eller andre partnere i verdikjeden er 95%. <i>Kategori 1 – Innkjøpte varer og tjenester</i> Innkjøpte varer og tjenester, inkludert alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon og levering av produkt, samt såkalt Well-to-Tank (WTT) utslipp for flydrivstoff og for drivstoff forbrukt handlingaktører. Data knyttet til innkjøp samles fra innkjøpsavdelingen og tilhørende utgiftsbasert informasjon basert på hvor mye penger Avinor bruker på store innkjøp. Det er tatt utgangspunkt i innkjøp fra leverandører over 5 millioner kroner. Fra denne listen er kostnadene knyttet til de nye lufthavnene i Bodø og Mo i Rana ekskludert. Avinor vil i årene som kommer tilstrebe en større andel av aktivitetsdata i kategori 1. <i>Kategori 2 – Kapitalvarer</i> Kategorien består av innkjøp av rullende materiell i rapporteringsåret, inkludert alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon og levering av produkt. Utslipp er beregnet på estimert aktivitetsdata basert på antall og vekt av rullende materiell. <i>Kategori 3 – Drivstoff- og energirelaterte utslipp</i> Kategorien inkluderer alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon av levering av produkt, inkludert WTT-utslipp fra all energi forbrukt i scope 1 (for eksempel brannøving, drivstoff, fyring og reservekraft) og scope 2 (elektrisitet og fjernvarme, både på fastlandet og på Svalbard). Videre er tap av elektrisk energi og fjernvarme som oppstår under overføring og distribusjon inkludert. Data er basert på faktisk aktivitet i form av drivstoff- og energiforbruk som rapportert for scope 1 og scope 2.

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E1-6	Scope 3 kategorier og datafangst knyttet til de ulike kategoriene	<i>Kategori 4 – Oppstrøms transport</i> Oppstrøms transport inkluderer transport og distribusjon fra fabrikk til lufthavn, samt WTT av kapitalvarer kjøp av Avinor i rapporteringsåret. Beregning av utslipp er basert på estimert aktivitetsdata. <i>Kategori 5 – Avfall</i> Avfallskategorien inkluderer avhending og behandling av avfall i fasiliteter som ikke eies eller kontrolleres av Avinor. Det inkluderer også avfall fra alle lufthavner og transport av dette avfallet (WTT) i rapporteringsåret. Datagrunnlaget for beregning av utslipp består av aktivitetsdata fra leverandører av avfallshåndtering, samt aktivitetsdata innrapportert fra lufthavnene. <i>Kategori 6 – Forretningsreiser</i> Forretningsreiser inkluderer utslipp som følge av transport av Avinors ansatte på tjenestereise i løpet av rapporteringsåret, samt tilhørende WTT. Kategorien inkluderer ikke utslipp fra kjøretøy som er eiet av Avinor. Utslipp er beregnet basert på aktivitetsdata fra reisebyrå, reiseregninger knyttet til bilkjøring gjeldende for rapporteringsåret. <i>Kategori 7 – Pendling</i> Kategorien inkluderer transport av ansatte mellom hjem og arbeid i løpet av rapporteringsåret. Den inkluderer også WTT-utslipp fra transport av ansatte mellom hjem og arbeid. Utslipp fra kjøretøy som er eiet av Avinor er ikke inkludert. Datagrunnlag for beregningen hentes fra spørreundersøkelser som sendes ut hvert tredje år til Avinor-ansatte, og som beregner utslipp per ansatt basert på oppgitt aktivitet. Dette korrigeres mot antall ansatte i år mellom spørreundersøkelsene. <i>Kategori 11 – Bruk av solgte produkter</i> For Avinor er dette hovedsakelig utslipp knyttet til flydrivstofforbruk i Landing and Take-off cycle (LTO-syklus), og bruk av Auxiliary Power Units (APU). I tillegg kommer WTT-utslipp knyttet til handling og brannøvelser. Bruk av solgte produkter» er kilden til det største utslippet i scope 3 og beregnes basert på aktivitetsdata. Aktivitetsdataen er knyttet til APU-bruk (motor som brukes ved oppstart av fly), og utslipp under 3000 fot (LTO-syklus). Avinor har til og med rapporteringsåret 2023 presentert utslipp fra kategori 11 som tanket flydrivstoff ved Avinors lufthavner. I forbindelse med validering av mål gjennom SBTi ble dette imidlertid endret til å vise utslipp under 3000 fot og utslipp tilknyttet APU-bruk. LTO-utslipp: En landing og avgang, med tilhørende tomgang og taksing på flyplassen, kalles en «Landing Take Off»-syklus (LTO) LTO-syklus og utslipp fra denne fasen av flygningen er hentet fra Miljødirektoratet (MDIR) sin kommunestatistikk som har spesifisert metoden som følger: <i>Utslippsregnskapet for luftfart inkluderer utslipp fra fly og helikoptre som lander eller tar av fra norske landingsplasser. Det beregnes kun utslipp for avgangs- og ankomstfasen av flyvningen, det vil si i luftrommet til 3000 fot (914,4 meter). Flyvninger med fly og helikoptre som er underlagt instrumentflygeregler (IFR) er inkludert.</i> <i>Utslippet tilskrives i sin helhet den kommunen hvor flyplassen eller landingsplassen er plassert. Utslippene er inkludert uavhengig av om flyvningen går til en norsk eller en utenlandsk destinasjon.</i> <i>Den internasjonale organisasjonen Eurocontrol er dataleverandør. Drivstofforbruk og utslipp er beregnet ved hjelp av faktorer fra Eurocontrol. Faktorene reflekterer informasjon om flyvningens ulike faser, flytype og motortype”.</i> Det er en viss forsinkelse i disse tallene fra MDIR, og tall for 2024 er ikke klare før desember 2025/januar 2026. Årsaken til dette er at dataleverandører og samarbeidspartnere til kommuneregnskapet leverer data på ulike tidspunkt. For noen utslippskilder er det SSB som beregner utslippene, og for disse kildene inngår produksjonen av utslippstallene i samme syklus som de nasjonale utslippsberegningene. Endelige tall på nasjonalt nivå er for de fleste utslippskilder først klare på slutten av året for året ett år tilbake i tid. Deretter må dataene bearbeides for å beregne utslipp per kommune og kvalitetssikres, før de sendes til Miljødirektoratet og kan publiseres.

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E1-6	Scope 3 kategorier og datafangst knyttet til de ulike kategoriene	Avinor benytter MDIRs kommunestatistikk for å angi utslipp som følge av LTO, og filtrerer data basert på hvilke kommuner Avinor har lufthavn i. Svalbard lufthavn er ikke lokalisert i en norsk kommune, og derved finnes ikke LTO-utslipp i kommunestatistikken. LTO-utslipp fra Svalbard lufthavn er derfor satt lik LTO utslipp fra annen norsk lufthavn med tilsvarende antall flybevegelser ila et år. Utslipp fra APU: Auxiliary Power Unit, eller APU er en liten turbinmotor, vanligvis plassert i halen på flyet og som benyttes til strømforsyning på bakken, oppstart av hovedmotorene og som backup under flyging. Utslipp knyttet til APU beregnes ved å multiplisere antall ankomster/avganger med et estimat på gjennomsnittlig antall minutter APU benyttes per gang. Dette multipliseres igjen med en utslippsfaktor for å beregne CO2e. Det beregnes også utslipp for drivstoff som tankes av samarbeidspartnere basert på regnskapsinformasjon, samt utslipp knytte til utleie av brannøvingsfelt basert på aktivitetsdata som innrapportert fra lufthavnene. <i>Kategori 13 Nedstrøms leasede eiendeler</i> Nedstrøms leasede eiendeler inkluderer strømforbruk og fjernvarme knyttet til hoteller. Utslipp er basert på aktivitetsdata i form av faktisk strøm- og fjernvarmeforbruk.
	Ikke-inkluderte scope 3-kategorier	Følgende kategorier er vurdert som ikke relevante og er ikke inkludert: Kategori 8: Avinor har ingen oppstrøms leasede eiendeler Kategori 9: Avinor selger ingen varer som transporteres Kategori 10: Avinor selger ingen varer eller produkter som prosesseres Kategori 12: Sluttbehandling av solgte produkter Kategori 14: Avinor er ikke en franchise Kategori 15: Avinor er ikke å anse som investor med ansvar for en vesentlig andel av utslipp
E1-SSP	Prosentandel av ansvarlige for utslipp som har satt vitenskapsbaserte mål innen 2028	Prosentandel av ansvarlige for utslipp som har satt vitenskapsbaserte mål innen 2028. Prosentandelen er regnet ut basert på utslipp i kategori 11 - 'bruk av solgte produkter' som stammer fra kunder som har satt vitenskapsbaserte mål, som igjen knyttes opp mot flyselskapenes markedsandeler. Dette vil først rapporteres i 2025.

4.2.4 E2 Forurensning

Utslipp av avisingskjemikalier

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Forurensning av vann og grunn	Utslipp av avisingskjemikalier	For å holde flyene og rullebanene fri for is på vinteren må banesystemene og flyene sprayes med avisingskjemikalier. Kjemikaliene er organiske og brytes ned biologisk. Avrenning og spredning av disse kjemikaliene kan derfor påvirke naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet grunnet høyt oksygenforbruk ved nedbryting. Dette kan lokalt gi oksygenfattige forhold i vannforekomster ved betydelige utslipp og lav nedbrytningskapasitet.	FNP		Egen drift, Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt
Vann og sanitære forhold						
Arealrelaterte påvirkninger						

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Tiltakene som er iverksatt for å redusere negativ påvirkning fra utslipp til vann og grunn, er en del av Avinors klima- og miljøpolicy. Disse tiltakene støtter Avinors overordnede mål om at aktiviteter ved Avinors lufthavner ikke skal medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø. Forbruket av avisingskjemikalier ved lufthavnene overvåkes fortløpende, og ved alle lufthavner som har internt og/eller eksternt krav om det, gjennomføres det miljøovervåkning. Ved lufthavner med høyt forbruk og sårbare resipienter vurderes avbøtende tiltak.

Redusere bruk av bane- og flyavisingskjemikalier

Det er igangsatt et arbeid for å redusere bruk av avisingskjemikalier gjennom standardisering av metoder og samarbeid for å finne løsninger. Dette arbeidet skal fortsette ut 2025. Reduserte utslipp av disse kjemikaliene vil føre til mindre potensielle påvirkninger på naturmiljøet rundt lufthavnen. Tiltaket omfatter både Avinors egen drift og den oppstrøms verdikjeden ved alle Avinors flyplasser.

Ha oppdaterte og relevante utslippstillatelser etter forurensningsloven, og etterleve disse

Alle Avinors lufthavner skal ha gyldige utslippstillatelser i henhold til forurensningsloven. Tillatelsene setter krav til maksimal bruk av kjemikalier til brannøving, fly- og baneavising, og pålegger virksomheten å redusere sine utslipp så langt det er mulig uten urimelige kostnader. Tillatelsene krever også beredskap i tilfelle akutte utslipp samt miljørisikovurderinger for å identifisere potensielle kilder

til slike utslipp. Forbruket av fly- og baneavising registreres fortløpende for å sikre etterlevelsen av tillatelsen, og dette arbeidet vil pågå så lenge lufthavnene er i drift.

I 2024 mottok tre lufthavner nye utslippstillatelser fra statsforvalteren. Avinor har søkt om og fått flere reviderte utslippstillatelser på grunn av økt kjemikalieforbruk og endrede avrenningsforhold. Disse tillatelsene skal sikre at Avinor oppfyller de myndighetspålagte kravene og strategien.

Miljøovervåking

Miljøovervåkning utføres ved alle lufthavner hvor det foreligger interne og/eller eksterne krav til dette, som beskrevet i lufthavnenes miljøovervåkningsprogram. Totalt 29 lufthavner har et miljøovervåkningsprogram. Miljøovervåkningsprogrammet er en strategi for å overvåke og håndtere miljøpåvirkningen fra lufthavndriften. Det inkluderer prøvetaking og analyse av ulike parametere for å identifisere forurensende aktiviteter og deres påvirkning på miljøet. Programmet beskriver hvilke punkter som skal prøvetas, hvilke parametere det skal analyseres for, og hvordan og hvor ofte prøvene skal tas. Enkelte utslippstillatelser stiller også krav til undersøkelser av resipientforholdene for å sikre at kravene i vannforskriften/EUs vannrammedirektiv oppfylles.

Formålet med tiltaket er å få oversikt over forurensende aktiviteter på lufthavnen, vurdere deres påvirkning på miljøet, og identifisere behovet for eventuelle tiltak for å forbedre situasjonen. I 2024 er det tatt prøver til miljøovervåkning på alle lufthavner med krav til dette, og gjennomført resipientundersøkelser ved to lufthavner.

Mål og målindikatorer

E2-3 Mål knyttet til forurensning

Avinor følger opp to konkrete måltall og mål knyttet til forurensing av vann og grunn:

- Ingen akutte utilsiktede utslipp antall akutte utilsiktede utslipp til grunn og vann (måles i antall tilfeller)
- Ingen overskridelser av grenseverdier gitt i utslippstillatelsen (måles i antall lufthavner med overskridelse av grenseverdier)

Målene er tilknyttet den overordnede ambisjonen om at aktiviteter ved Avinors lufthavner ikke skal medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø. Målene gjelder Avinors egne aktiviteter, spesielt knyttet til drift av lufthavn ved alle Avinors lokasjoner. Dette er et kontinuerlig arbeid som er gjeldende så lenge det er drift på lokasjonen. Målene er i samsvar med Norges overordnede mål om at forurensning ikke skal skade helse og miljø som samsvarer med formålet til forurensningsloven og underliggende forskrifter. Målene reflekterer også det overordnede målet til vanndirektivet om beskyttelse og bærekraftig bruk av vann. Dette målet bygger på forskning av effektene kjemikalier har på miljøet som ligger til grunn for utformingen av gjeldende regelverk gitt i blant annet forurensningsloven.

Forurensningsmyndighetene gjennom Miljødirektoratet, statsforvalter og kommunene følger opp målet blant annet gjennom tillatelser, tilsyn og pålegg. Det sendes årlige rapporter til forurensningsmyndighet om status for forbruk av avisningskjemikalier og om disse er i tråd med kravene gitt i utslippstillatelsen. Alle alvorlige avvik varsles til forurensningsmyndighet i henhold til regelverket for dette.

Tabell E2-3.3

	2024	2023	Mål
Akutte utilsiktede utslipp	2	1	0
Overskridelser grenseverdier	6	13	0

Resultater og Fremdrift

Akutte utilsiktede utslipp

I 2024 ble det registrert 187 tilfeller av utslipp og spill ved Avinors lufthavner. To av disse hendelsene er i kategorien akutte utilsiktede utslipp til grunn og vann. Det ene utslippet defineres som «stor miljøbelastning», med stor konsekvens, der i overkant av 2000 liter JET A1 lekket fra lagertank, delvis til grunn, og delvis til sluk tilknyttet oljeutskiller. Det andre utslippet defineres som «stor miljøbelastning med liten spredning», og moderat konsekvens, der i overkant av 100 liter hydraulikkolje hadde lekket fra en lastebil, delvis på fast dekke, og delvis på løsmassegrunn. Begge utslippene ble håndtert i henhold til Avinors forurensningsberedskap, der lokale myndigheter ble varslet, og tiltak for å begrense miljøpåvirkningen ble iverksatt umiddelbart. De resterende utslippene som ble registrert i 2024 fant sted på tett flate, der forurensningen ble tatt opp og forskriftsmessig håndtert, eller var av en så begrenset størrelse at det medførte liten eller ingen miljøbelastning. Antall alvorlige utslipp er høyere enn målsetningen på null. Tilstrekkelig beredskap og gode rutiner har sikret at konsekvensene av relativt store utslipp fortsatt er lav. Ingen av utslippene var av stoffer på EUs vedlegg II liste i “Forslag til forordning om rapportering av miljødata fra industrielle installasjoner”.

Overskridelser av grenseverdier

I løpet av 2024 ble det registrert brudd på vilkårene for flyavising ved 5 av Avinors 43 operative lufthavner. Én lufthavn hadde brudd på både bruken av baneavisningskjemikalier og flyavisingskjemikalier. I tillegg hadde Oslo lufthavn brudd på sin resipientbaserte utslippstillatelse 8 ganger i løpet av 2024. Syv av avvikene var overskridelse av grenseverdien for avisingskjemikalier i grunnvann og det siste avviket var grunnet formiat/KOF (kjemisk oksygenforbruk) over døgnverdigrense. Avvikene ved Oslo lufthavn telles som ett avvik da dette aggregeres opp til pr. lufthavn. Behovet for bruk av bane- og flyavising vil variere ut ifra vær, temperaturforhold og mengden flytrafikk. Avinor har søkt om og fått flere reviderte utslippstillatelser de siste årene, blant annet på grunn av økt kjemikalieforbruk. Oppdaterte og relevante utslippstillatelser er en faktor til at det er en nedgang i lufthavner med overskridelser av grenseverdier.

PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Forurensning av vann og grunn	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum benyttet ved Avinors lufthavner. Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner. PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til potensielle helse- og miljøproblemer.	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
Vann og sanitære forhold						
Arealrelaterte påvirkninger						

Utslipp av PFAS som følge av brannøving:

Per- og polyfluoralkylstoffer (PFAS) er en gruppe syntetiske kjemikalier som har vært mye brukt i ulike industrielle prosesser og forbrukerprodukter på grunn av deres vann-, fett- og smussavvisende egenskaper, og er kategorisert som et stoff som gir grunn til svært alvorlig bekymring En av de mest kjente PFAS-forbindelsene er perfluoroktansulfonat (PFOS). Tidligere brukte alle Avinors lufthavner brannskum som inneholdt PFOS, til brannslukking og øvelser, på grunn av PFOS’ evne til å spre seg raskt over brennende væsker og kvele flammene. Imidlertid har det blitt oppdaget at PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til helse- og miljøproblemer.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Avinor har siden 2001 benyttet PFOS-fritt brannskum og siden 2012 benyttet brannskum helt uten fluorforbindelser. Som enkelttiltak er dette noe av det viktigste Avinor har gjort for å redusere utlekking av PFAS i naturen. Imidlertid har tidligere bruk av denne typen brannskum ført til forurensning i grunnen på Avinors lufthavner. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har iverksatt opprydding av PFAS-forurenset grunn for å redusere de negative miljøpåvirkningene av denne forurensningen. Avinor har etablert et eget PFAS-program som er ansvarlig for kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner og opprydning etter pålegg fra Miljødirektoratet.

Tiltaket er knyttet til Avinors strategi for vann og grunn, med mål om opprydning av to lufthavner per år fra 2021 til 2027. Det omfatter alle lufthavner i drift, i tillegg til noen nedlagte eller stengte lufthavner. Formålet er å redusere utslipp av PFAS, som igjen vil

begrense miljøpåvirkningen. Tiltaket støtter målet om å etterleve myndighetspålagte krav og bidrar til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS.

Oppryddingen har til hensikt å fjerne – eller redusere utlekking av PFAS. Det er i hovedsak gjennomført oppgraving av forurensede masser med transport til godkjent mottak, og tilbakefylling av rene masser, samt vannrensing. Det gjennomføres oppfølging etter tiltak, inkludert overvåkning av grunnvann og resipienter, for å dokumentere effekten av tiltak.

I 2024 er PFAS-opprydding gjennomført på Kristiansund og Stavanger, samt trinn 2 av oppryddingen på Svalbard. Fra 2025 til 2027 planlegges opprydding på Tromsø, Kirkenes, Alta, Kristiansand og Ålesund. Tiltaket gjelder Avinors egen drift på lufthavnene. Berørte interessenter inkluderer myndigheter, naboer, lokalbefolkning og natur.

Aktuelle og framtidige finansielle og andre ressurser som er avsatt til handlingsplanen

Konsernet har per 31. desember 2024 satt av 804 millioner kroner til fremtidige oppryddingsforpliktelser for PFAS-forurensning. Avsetningen inngår i andre avsetninger for forpliktelser i konsernets balanse (Andre forpliktelser / Note K-18.).

Rettsmidler for dem som lider skade av påvirkningen

Krav om erstatning grunnet PFAS i drikkevann ved Bergen lufthavn er håndtert iht. norsk rett, og løsning er funnet gjennom minnelige avtaler med beboere om tilskudd til kommunal vannforsyning. For øvrig vil berørte naboer til lufthavner med PFAS-utslipp ha alminnelig adgang til å ta ut søksmål å få prøvet sine saker for domstolen der Avinor eventuelt ikke finner grunnlag for minnelige løsninger.

Mål og målindikatorer

E2-3 Mål knyttet til forurensning

Avinor følger opp to måltall med tilhørende mål knyttet til påvirkningen fra PFAS-forurensset grunn. Målet er å gjennomføre opprydding av PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år i perioden 2021-2027. Målet er et absolutt mål, og er knyttet til Avinors overordnede strategiske ambisjonen om å bidra til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS, samt å rydde i PFAS-forurensede områder i henhold til pålegg fra Miljødirektoratet.

Målet er en del av Avinors overordnede strategi for vann og grunn. Ved følgende lufthavner er det enten gjennomført eller planlagt opprydning i perioden 2024-2027: Kristiansund, Stavanger, Svalbard, Tromsø, Kirkenes, Alta, Kristiansand og Ålesund. Målet har en tidsramme på 7 år, fra 2021 til 2027, med delmål om å rydde PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år. Det er også gjennomført kartlegging på ytterligere lufthavner og det pågår i dag kartlegging på lufthavner hvor forurensningssituasjonen er uavklart.

Utarbeidelse av målsetning

Avinor har gjennomført kartlegging av forurensningssituasjonen, utarbeidet tiltaksplaner og gjennomført opprydding ved en rekke lufthavner. Etter en gjennomgang av all tilgjengelig data i 2019 ble lufthavnene rangert, og en prioriteringsrekkefølge basert på forventet kost/effekt ved opprydning ble etablert. Basert på dette og risiko ved den enkelte lufthavn kom Miljødirektoratet med en forventning om opprydding ved 14 prioriterte lufthavner i perioden 2021-2027 som dannet grunnlaget for Avinors i utarbeidelsen av Avinors målsetning. Resultatene fra 2019 viste også at 10 lokaliteter hadde så lave konsentrasjoner/mengder i jord at de ikke vil prioriteres for tiltak. For de 14 prioriterte lufthavnene er det per nå beregnet en mengde på 500 kg PFAS ved de kartlagte lokalitetene.

Målet bygger på forskning av effektene kjemikalier har på helse og miljø og regelverk som forurensningsmyndighetene setter som følge av dette. Myndighetene ved Miljødirektoratet er en viktig interessent som har vært involvert i fastsettelsen av målet. Dette sikrer at målene er i tråd med nasjonale retningslinjer og krav. Eventuelle endringer i mål, parametere eller metoder vil bli vurdert og justert innenfor den definerte tidshorisonten. Dette sikrer at strategien forblir relevant og effektiv over tid.

Tabell E2-3.4

	2024	2023	Mål
Antall lokaliteter (lufthavner) hvor tiltak er gjennomført	2/(2)	2/(2)	0/(2)
Mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet	32	72	-
Akkumulerte tall	2024		
Akkumulert antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddingstiltak er gjennomført 2015 til 2024	10 (8)		
Akkumulert mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet 2015 til 2024	190		

Resultater og Fremdrift

Avinor har siden 2021 gjennomført opprydning i henhold til målet om opprydning ved to lufthavner per år. Siden PFAS-opprydning ved Avinor sine lufthavner startet i 2015 er totalt 190 kilo PFAS fjernet fra selskapets lokaliteter. Grunnet opprydning ved komplekse lokaliteter fremover er det risiko for enkelte forsinkelser i fremdriften de kommende årene.

Skjerpede krav til håndtering av PFAS-forurensset grunn

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Forurensning av vann og grunn	Skjerpede krav til håndtering av PFAS-forurensset grunn	Avinor har blitt pålagt å rydde opp flere av sine PFAS-forurensede lokaliteter.	R		Egen drift	
Vann og sanitære forhold Arealrelaterte påvirkninger		Med bakgrunn i dette har Avinor foretatt avsetning i finansregnskapet for gjenstående oppryddingsarbeid. Det er en risiko for at skjerpede krav til håndtering av PFAS kan føre til økte kostnader for Avinor.				

Avinor har mottatt flere pålegg om å fjerne PFAS-forurensset grunn eller redusere spredning av PFAS fra forurensset grunn ved selskapets lufthavner. Konsernets finansielle avsetning per 31. desember 2024 innehar risikoer blant annet til lokaliteter som kan få pålegg om opprydning, mulige fremtidige endrede grenseverdier eller akseptkriterier fra Miljødirektoratet, utvikling av og erfaring med nye tiltaksmetoder, prisvekst i markedet og volumberegninger.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Alternative metoder

Avinor arbeider kontinuerlig med blant annet å undersøke mulighetene for å ta i bruk alternative metoder for PFAS-opprydning. Hensikten er å identifisere andre og mer kostnadseffektive løsninger for opprydning enn graving, deponering og vannrensing, som er de metodene som hittil er benyttet. I 2024 har Avinor fått aksept fra Miljødirektoratet for å ta i bruk tildekking som metode ved Kirkenes i 2025 og Kristiansand i 2026. Det forventes at denne metoden skal gi en mer kostnadseffektiv tiltaksgjennomføring sammenlignet med tradisjonelle metoder.

Kontaktmøter

Det er løpende dialog med Miljødirektoratet via jevnlige kontaktmøter om generelle temaer og knyttet til enkelte lufthavner. Det er gjennomført tre kontaktmøter med Miljødirektoratet i 2024, samt egne møter knyttet til PFAS på lufthavnene Kirkenes og Kristiansand. Formålet med disse møtene er å sørge for en god dialog og gjensidig informasjonsutveksling som gir Avinor forutsigbarhet i pålegg og krav som kan komme, samt mulighet til å gi innspill før Miljødirektoratet gjør sine endelige beslutninger.

Mål og målindikatorer

E2-3 Mål knyttet til forurensning

Avinor rapporterer ikke på et konkret mål eller måltall knyttet til risikoen. Tiltaket følges opp gjennom kvartalsvis rapportering på fremdrift og strategisk risikostyring i den generelle risikostyringen i konsernet. Resultater legges jevnlig frem for konsernledelsen (KL) og styret.

Støyforurensing

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Støyforurensning	Fly- og helikopterstøy	Påvirkning på lokalsamfunn og dyreliv i form av støyforurensning hvor Avinor har lufthavner, og omkringliggende områder.	FNP	Selskaps-spesifikk	Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

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

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Kurvede innflyvninger

Avinor arbeider med reduksjon av støy fra fly- og helikoptertrafikk gjennom optimalisering av inn- og utflygninger. Dette tiltaket består av to pågående arbeidsstrømmer hvor den ene arbeidsstrømmen arbeider med å øke andelen kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn til 25 prosent innen utgangen av 2025. Den andre arbeidsstrømmen skal innen utgangen av 2028 implementere prosedyrer for kurvede innflyvninger på alle Avinors langbaneplasser (flyplasser med rullebane over 2500m). Arbeidet med implementering av kurvede innflyvninger prioriterer først langbaneplasser og vil senere inkludere implementering av kurvede innflyvninger på enkelte kortbaneflyplasser. Den overordnede ambisjonen er å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboere og naboer ved alle Avinors langbaneplasser. Arbeidet innebærer ingen vesentlige investerings- eller driftsutgifter.

Fysiske tiltak på Harstad/Narvik Evenes

Ved Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes forårsaker F35-avganger forbundet med Luftforsvarets aktiviteter et hørselskadelig støynivå for ansatte og reisende ved lufthavnen. Støynivåene fra F-35 på Evenes er dokumentert å overstige støynivåer som

Folkehelseinstituttet mener er grenseverdien for hørselskadelig støy. Avinor har en null-visjon også når det gjelder å utsette ansatte, samarbeidspartnere og passasjerer for hørselskade. Dette gjør det nødvendig med tiltak på fasadene på kontorbygg som vender mot rullebanen, innføring av passasjerbroer for å redusere støy ved ombordstigning- og avstigning for rutefly og et tett parkeringshus for å redusere støy for reisende i bevegelse til og fra terminalbygget. Disse tiltakene inngår i et løpende arbeid med å redusere støy ved lufthavnen og har ingen satt tidslinje for gjennomføring.

Pilotprosjekt – Løsning Helikopterstøy Bergen

Støyreduserende tiltak ved Bergen Lufthavn er nødvendige for å håndtere støy fra sivil luftfart, spesielt fra offshore helikoptertrafikk. Avinor skal lydisolere fem utvalgte bolighus for å redusere påvirkning fra offshore helikoptertrafikk ved Bergen Lufthavn Flesland. Ved å lydisolere bolighus kan man forbedre innendørs lydforhold og redusere støyeksponeringen for beboere i nærområdet. Erfaringene fra dette pilotprosjektet vil danne grunnlaget for videre arbeid med lydisolering mot helikopterstøy. I pilotprosjektet avstives trestrukturen i bolighus for å øke lydisolasjon ved lave frekvenser i tillegg til middels- og høye-frekvenser som tas ved standard tiltak. Arbeidet med gjennomføring av tiltaket er igangsatt og har en tidslinje for gjennomføring med avslutning innen utgangen av 2026.

Tabell E2-2.1 - Ressurser avsatt til handlingsplanen (beløp i MNOK)

		Opex		Capex		
Tiltak		Påløpt 2024	planlagt	påløpt 2024	planlagt	SUM
Pilotprosjekt - Helikopterstøy Bergen	Planlagt	2,1	5,0	-	-	7,1
Sum		2,1	5,0	-	-	7,1

Driftskostnadene for pilotprosjektet er hovedsakelig relatert til andre driftskostnader.

Mål og målindikatorer

E2-3 Mål knyttet til forurensning

25 prosent kurvede innflyvninger ved Oslo lufthavn i 2025

Avinor følger opp og rapporterer på en frivillig målsetning om 25 prosent kurvede innflyvninger ved Oslo lufthavn innen utgangen av 2025. Målet er relativt og knyttet til aktivitet i nedstrøms verdikjede. På lang sikt anses det som praktisk mulig å oppnå 80 prosent kurvede innflyvninger, og målet om 25 prosent er satt som et realistisk delmål for å oppnå dette.

Ved hjelp av inntegning av nye traseer i kart over bebyggelse er det mulig å se reduksjonen av boliger innenfor en senterlinje på pluss eller minus 500 meter, og dermed antall personer som får redusert sin eksponering for støy. Kurvede innflyvninger bidrar til å redusere støy fra luftfart ved Oslo lufthavn da flyene flyr over færre hus.

Avinor har jevnlige møter med både Miljødirektoratet i egne støyforum, samt kommunene rundt de store lufthavnene. I disse møtene diskuteres blant annet forbedringsforslag hvor Miljødirektoratet og kommunene har anledning til å komme med synspunkter og gi innspill. Både Miljødirektoratet og berørte kommuner anses som relevante stedfortredere for interessentene.

Tabell E2-3.1

	2024	2023	Mål
Andel kurvede innflyvninger Oslo Lufthavn, Gardermoen	9,6 %	12,9 %	25 %

Resultater og fremdrift

Et nytt dataverktøy er anskaffet og opplæringen i bruk har startet. Det nye dataverktøyet er ment brukt slik at man kan tillate kurvede innflyvninger fra ulike retninger til de to rullebanene uavhengig av hverandre. Det vil øke kapasiteten samtidig som sikkerheten er ivaretatt. Det er forventninger til at det nye verktøyet vil øke andelen kurvede innflygninger markant. Måloppnåelse om 25 prosent andel kurvede innflyginger ved utgangen av 2025, er avhengig av prioritering og fremdrift i andre tilgrensende prosjekter.

Antall implementerte RNP AR navigasjonsprosedyrer på Avinors langbaneplasser

Avinor følger opp og rapporterer et absolutt mål om å implementere RNP AR navigasjonsprosedyrer på alle Avinors langbaneplasser innen utgangen av 2028. Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) er avanserte navigasjonsprosedyrer med svært høy navigasjonsnøyaktighet som tillater kurvede inn- og utflyvninger. Målet gjelder for aktiviteter knyttet til flyvninger utført av flyselskapene i nedstrøms verdikjede og for alle Avinors 15 langbaneplasser. Flyene som skal foreta kurvede inn- og utflyvninger må være utstyrt for å foreta disse. Det er derfor besluttet å begynne med implementering på langbaneflyplassene da flere fly som lander- og tar av på langbaneplasser er rett utstyrt. Langbaneplassene er også de mest vesentlige med tanke på støyproblematikk. Ved hjelp av inntegning av nye traseer i kart over bebyggelse er det mulig å se reduksjonen av boliger innenfor en senterlinje på pluss eller minus 500 meter, og dermed antall personer som får redusert sin eksponering for støy.

Tabell E2-3.2

	2024	2023	Mål
Antall lufthavner med publiserte RNP AR	10	7	15

Resultater og fremdrift

Det er publisert AIP (Aeronautical Information Publication) for 10 langbaneplasser innen utgangen av 2024. For 2025 er det planlagt å utarbeide RNP AR med tilhørende publiserte AIP for 4 langebaneplasser.

E2 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E2-3	Kurve de innflyvninger OSL	Kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn, Gardermoen måles som antall flyvninger med jetfly som har passert to definerte punkter i luftrommet over OSL delt på samtlige innflyvninger med jetfly ved OSL. Propellfly og småfly er ikke inkludert i indikatoren. Disse flyene har andre prosedyrer, flyr saktere enn jetfly og flyr så langt som mulig fra senterlinjetraseer for god trafikkavvikling. De har også vesentlig lavere påvirkning i form av støy da det er færre slike flyvninger og de støyer mindre.
	Implementert RNP AR	Indikatoren er definert som antall implementerte RNP AR-prosedyrer på langbaneplasser delt på alle Avinors langbaneplasser. Implementerte RNP AR-prosedyrer måles som flyplasser der det er laget og publisert en formell prosedyre i Aeronautical Information Publication (AIP), en manual som inneholder regler, prosedyrer og annen informasjon av viktighet for flytrafikken i Norge. RNP AR er navigasjonsprosedyrer som tillater kurvede inn- og utflyvninger der flyene må passere to definerte punkter i luftrommet over lufthavnen. Langbaneplasser som inngår i indikatoren er forhåndsdefinert i et eget prosjektdokument og består av 15 flyplasser med langbaneplasser (Ålesund, Alta, Bergen, Kristiansand, Harstad/Narvik, Oslo, Haugesund, Kristiansund, Kirkenes, Molde, Banak, Svalbard, Tromsø, Trondheim og Stavanger)
	Akutte utilsiktede utslipp til vann og grunn	Akutte utilsiktede utslipp til vann og grunn er definert som utslipp med moderat til stor konsekvens for miljøet. Alvorlighetsgraden av utslippet og konsekvensen for miljøet bestemmes basert på mengden utslipp, og type kjemikalie som er sluppet ut og hvilket skadepotensiale det har.
	Overskridelse av grenseverdier	Antall overskridelser av tillatt kjemikaliemengde i utslippstillatelsen Avinor får tildelt utslippstillatelser som dikterer mengden kjemikalier Avinor har tillatelse til å bruke i løpet av et år. Utslippstillatelser gis av statsforvalteren. All forbruk av avisningskjemikalier registreres månedlig på hver lufthavn. Mengden forbruk vurderes ut ifra grensen gitt av forurensningsmyndighet på den enkelte lufthavn.
	Antall lufthavner hvor opprydningstiltak er gjennomført	Avinor anser oppryddingstiltak som gjennomført på en lufthavn når det er gjennomført tiltak på en eller flere av de vesentlige PFAS-forurensede lokalitetene ved lufthavnen. Lokaliteter er soner på Avinors lufthavner hvor det er en vesentlig konsentrasjon av PFAS, og hvor det er vurdert behov for tiltak. Det er i all hovedsak brannøvingsfelt som utgjør lokasjonene. Tiltak kan enten være fjerning av PFAS eller spredningsreducerende tiltak, for eksempel filtrering av vann. Som hovedregel er det kun ett tiltak per lokasjon, men det er tilfeller hvor det gjennomføres to tiltak. Lokasjonen telles som en del av indikatoren så snart ett tiltak er gjennomført.
	Mengde PFAS	Mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet ved fjerning eller spredningsreducerende tiltak. Antall kilo PFAS tatt ut av kretsløpet hentes enten fra beregninger i sluttrapporten for individuelle tiltak, dersom denne er ferdig, eller fra tiltaksplanen utarbeidet i forkant av tiltak. Begge typer rapporter utføres av profesjonelle rådgivere, og inneholder beskrivelser av hvordan beregningene gjøres. Rapportene offentliggjøres på Avinors hjemmesider under ‘PFOS i fokus’. Tall fra 2024 er estimert med bakgrunn i påvist PFAS i jord og volumberegning før tiltak, endelige mengder blir beregnet i kommende sluttrapporter.

4.2.5 E4 Biodiversitet og økosystemer

Strategi

E4 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Avinor eier store arealer og driver 43 lufthavner, tekniske installasjoner og lufttrafikktenester. Det pågår to store prosjekter med etablering av nye lufthavner. Lufthavnene er omgitt av natur, og aktiviteter kan påvirke arter og økosystemer lokalt og globalt. Både egen drift og verdikjeden er avhengig av økosystemtjenester.

I perioden 2009-2014 gjennomførte Avinor, med bistand fra innleide biologer, en omfattende kartlegging av naturverdier på og rundt lufthavnene. Enkelte lufthavner har fått oppdaterende eller supplerende kartlegginger avhengig av aktiviteter og verdier. Resultatene gir en god oversikt over naturverdier på og rundt lufthavnene. Alle lufthavnene har områder med svært verdifulle naturområder på sin eiendom eller innen en kilometer. Til sammen er det registrert 22 verneområder og 115 576 dekar med svært verdifull natur på lufthavnene og i influensområdet. Avinor har egne kartverktøy som tilgjengeliggjør informasjon om områder med svært verdifull natur og som benyttes i planlegging og prosjekter. Oppsummering finnes i Tabell E4.SBM-3.2 og en mer detaljert beskrivelse, inkludert påvirkning, står i Tabell E4.SBM-3.1 for lokasjonene som er vurdert som vesentlige i Avinors naturrisikoanalyse.

Tabell E4.SBM-3.1 Vesentlige lokasjoner

Lufthavn	Aktivitet	Områder med høy økologisk verdi på eiendom og i influensområdet (1 km)	Identifiserte faktiske og potensielle vesentlige påvirkninger fra lufthavnen. (Avhengigheter er per i dag identifisert kun på selskapsnivå)	Økologisk status (regional)
Tromsø Lufthavn, Langnes	Lufthavndrift	Naturtypelokaliteter (kalkskog, rikmyr, seminaturlig mark, bløtbunnsområder i strandsonen, rik åpen jordvannsmyr, kalkbjørkeskog)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, utslipp av avisingskjemikalier, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	Skog 0,44 Fjell 0,67 Arktisk tundra -Begrenset avvik Våtmark 0,64 Åpent lavland 0,53 Ferskvann 0,78 Kystvann 0,62
Bodø Lufthavn	Lufthavndrift	Nasjonal laksefjord (Breiarfjorden), utvalgt naturtype (ålegraseng) naturtypelokaliteter (naturbeitemark, åpen kalkmark, rikt strandberg, løstliggende kalkalger, skjellsandforekomster)	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	
Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes	Lufthavndrift	3 verneområder: Kjerkvatnet naturreservat, Tennvatn naturreservat, Nautå naturreservat utvalgt naturtype (kalksjø) naturtypelokaliteter (rikmyr, kalkbjørke-skog, kroksjø, flomdammer og meandrerende elveparti, stort strandengkompleks)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS	
Trondheim Lufthavn, Værnes	Lufthavndrift	Verneområder: Reppesleiret naturreservat KBA: Stjørdalsfjorden Område for en prioritert art (svarthalespove) Anadrom laksefiskbestand (sjøørret), Nasjonal laksefjord, 7 naturtypelokaliteter (bløtbunnsområder i strandsonen, seminaturlig våteng, sanddynemark, strandeng og strandsump, gråor heggeskog, gammel granskog)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utslipp av avisingskjemikalier, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	Skog 0,41 Fjell 0,71 Våtmark 0,72 Åpent lavland 0,39 Ferskvann 0,74 Kystvann 78
Kristiansund Lufthavn, Kvernberget	Lufthavndrift	Verneområde: Gløsvågen naturreservat utvalgt naturtype (kystlynghei) naturtypelokaliteter (naturbeitemark,rikmyr, lågurtalm-lind-hasselskog, sørlig kaldkilde)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, utslipp av avisingskjemikalier	
Ålesund Lufthavn, Vigra	Lufthavndrift	4 verneområder: Rørvikvatnet naturreservat, Roaldsand dyrefredningsområde, Blindheimsvik dyrefredningsområde, Rørvikvågen fuglefredingsområde 1 foreslått verneområde 2 utvalgte naturtyper (kystlynghei og slåttemark) 5 naturtypelokaliteter (seminaturlig eng, naturbeitemark,atlantisk høymyr, bløtbunnsområder i strandsonen, strandeng og strandsump)	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, lysforurensing, fremmede arter, fugl og viltkontroll	

Tabell E4.SBM-3.1 Vesentlige lokasjoner (forts.)

Lufthavn	Aktivitet	Områder med høy økologisk verdi på eiendom og i influensområdet (1 km)	Identifisere faktiske og potensielle vesentlige påvirkninger fra lufthavnen Avhengigheter er pt identifisert kun på selskapsnivå	Økologisk status (regional)
Bergen Lufthavn, Flesland	Lufthavndrift	utvalgt naturtype (hule eiker), naturtyper (større tareskogforekomster, større kamskjellforekomster, rik svartprsumpskog, lågurteikeskog, gammel kystfuruskog,	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	
Stavanger Lufthavn, Sola	Lufthavndrift	Verneområder: Jærstrendene plantefredningsområde, Jærstrendene landskapsvernområde, Jærstrendene fuglefredningsområde KBA: Jæren Nasjonal laksefjord, 2 utvalgte naturtyper (kystlynghei, ålegrasenger), naturtypelokaliteter (naturbeitemark, seminaturlig myr, andre viktige forekomster/furuskog, parklandskap, fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet, bløtbunnsområder i strandsonen, størreTareskogforekomster)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, utslipp av avisingskjemikalier, fremmede arter, fugl- og viltkontroll	Skog 0,37 Våtmark 0,56 Åpent lavland 0,41 Ferskvann 0,73 Kystvann 0,73
Kristiansand Lufthavn, Kjevik	Lufthavndrift	Utvalgte naturtyper (slåttemark og ålegrasenger, hule eiker). Naturtypelokaliteter med naturtyper (kalkrik helofyttsump, rik svartorstrandskog, slåttemark, gammel furuskog med stående død ved, semi naturlig strandeng, hagemark, høgstaude-edellauvskog, ålegrasenger, sørlig etablert sanddynemark)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, fremmede arter	Skog 0,44 Våtmark 0,68 Åpent lavland 0,40 Ferskvann 0,73 Kystvann 0,71
Oslo Lufthavn, Gardermoen	Lufthavndrift	Verneområde: Elstad landskapsvernområde, Romerike landskapsvernområde, Aurmoen landskapsvernområde, Sogna naturreservat 1 foreslått verneområde (skog), Utvalgt naturtype (kalksjø med kransalger). Naturtypelokaliteter (eng-aktig sterkt endret fastmark rik kulturlandskapssjø, andre viktige forekomster, kalksjø, ravinedal) Utvalgt kulturlandskap	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, utslipp av avisingskjemikalier, fremmede arter, fugl- og viltkontroll, lysforurensing	Skog 0,42 Ferskvann 0,72 Åpent lavland 0,38

Vesentlige aktiviteter

Lufthavndrift, inkludert vinteroperasjoner, fugl- og viltkontroll, vedlikehold av infrastruktur og bygninger, vedlikehold av grøntområder, samt utvidelser og mindre bygge- og infrastrukturprosjekter på eksisterende eiendommer, har en vesentlig påvirkning på biologisk mangfold og økosystemer på lufthavnarealet og i lufthavnens nærområde. I verdikjeden omfatter vesentlige aktiviteter innkjøp av materialer, drivstoff, kjemikalier og energi, tilbringertjenester, bygge- og anleggsprosjekter, kommersielle tjenester på lufthavnen, hoteller og flytrafikk.

Vesentlige lokasjoner, aktiviteter, avhengigheter, risikoer og muligheter er del av Avinors pågående naturrisikoanalyse. Denne er påbegynt i 2024 og vil ferdigstilles i 2025. Metodikk beskrives kort i kapittel IRO E4.. Vesentlige påvirkninger er listet i Tabell E4.SBM-3.3 og i kapittel IRO E4, disse er definert på selskapsnivå og brutt ned per lufthavn. Vesentlige avhengigheter er per i dag definert på selskapsnivå og beskrives under kapittel IRO E4. Oversikt over lokasjoner der det er påvist faktiske, negative konsekvenser er listet i Tabell E4.SBM-3.2, og en oppsummering over svært viktig natur på og ved lufthavnene finnes i Tabell E4.SBM-3.2. Oversikt over vesentlige lokasjoner med tilhørende svært viktig natur, påvirkning, aktivitet, og økologisk status (på økosystem og regionnivå) er listet i Tabell E4.SBM-3.1.

Tabell E4.SBM-3.2 Oversiktstabell svært viktig natur

Antall	2024
Antall lufthavner med svært verdifull natur på eiendom	17
Antall lufthavner med svært verdifull natur i influensområdet	46
Dekar	2024
Antall dekar svært verdifull natur på Avinors eiendom	4 172
Antall dekar med svært verdifull natur på eiendom og i influensområdet	114 565
Lufthavner der svært viktig natur er negativt påvirket	2024
PFAS	23
Avisingskjemikalier	1
Arealbruksendringer	1

Tabell E4.SBM-3.3 Vesentlige påvirkninger og hvordan påvirkning er vurdert per lokasjon

Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Tall for arealbruksendringer er samlet inn fra prosjekter. Tall er også samlet inn direkte fra de fire største lufthavnene da det kan være endringer som ikke inngår i et prosjekt.
Påvirkning fra:	
Fremmede arter,	Dette er registrert i kartleggingsrapporter og fra befaringer på lufthavnen. Det foreligger i dag ikke en oppdatert oversikt over påvirkning på det enkelte naturlokalitet ved den enkelte lufthavn. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2. 46
Klimagassutslipp,	Avinor har klimagassregnskap som beskrevet i E1. Ikke direkte virkninger lokalt på naturområder. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2. For mer informasjon se kapittel E1.
PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	Resultater fra overvåkning og undersøkelser. Kilde for kjemisk og økologisk tilstand: Vann-Nett og egne rapporter. For mer informasjon se kapittel E2.
Utslipp avisingskjemikalier	Resultater fra overvåkning og undersøkelser. Kilde for kjemisk og økologisk tilstand: Vann-Nett og egne rapporter fra resipientundersøkelser rundt lufthavner. For mer informasjon se kapittel E2.
Spredning av mikroplast	Se E2. Under utarbeidelse. Har per i dag ikke tall per lufthavn. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2. For mer informasjon se kapittel E2.
Lysforurensning	Estimeres som del av pågående naturrisikoanalyse. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2.
Fugl og viltkontroll	Fellinger, samling av egg og kollisjoner med fly registreres fortløpende. Hvilke faktiske påvirkninger dette eventuelt har på den enkelte populasjon eller art har Avinor ikke metoder for å estimere. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2.
Jordforringelse	Risiko for grunnforurensing ved dagens drift av lufthavnene er hovedsakelig knyttet til flyavising, baneavising, brannøving og drivstofflekkasjer. Historiske aktiviteter som brannøving med fluorholdig brannskum, flytting og gjenbruk av forurensede masser, samt oppbevaring og søl av drivstoff og andre kjemikalier har ført til forurensede områder ved de fleste lufthavner. Avinors eiendommer er derfor definert som områder med mistanke om forurenset grunn, med mindre områdene er dokumentert rene gjennom prøvetaking. Alle terrenginngrep i forurenset grunn følger regelverk og krav til hvordan graving i forurenset grunn skal håndteres. Avinor har, etter pålegg fra Miljødirektoratet, satt i gang et omfattende opprydningsarbeid for å hindre at PFAS-forbindelser spres i naturen. I naturrisikoanalysen er utlekking av PFAS og utslipp av avisingskjemikalier vurdert som vesentlig påvirkning, disse påvirkningene kan føre til jordforringelse.
Jordforsegling	En lufthavn krever et fysisk areal. Bygninger, parkeringsplasser, rullebanesystemet og annen infrastruktur består av tette flater. Videre er det også betydelige grøntområder og naturområder på eiendommene. For eksempel utgjør bebygde/tette flater litt over 30 prosent av arealet på Avinors eiendommer på Oslo lufthavn, og tilsvarende omtrent 25 prosent på Florø lufthavn. Arealbruksendringer er vurdert som en vesentlig påvirkning og kan medføre jordforsegling.
Ørkendannelse	Ørkendannelse er ikke et en vesentlig påvirkning for Avinors lufthavner, dette er grunnet Avinors lokalisering og Avinors virksomhet.
Vurdering av om virksomheten har vesentlig påvirkning på truede arter	Kartlegging av biologisk mangfold på lufthavner fokuserer på naturtyper, men enkelte truede arter av planter, sopp, lav, insekter, fugler og pattedyr er også identifisert. Verneområder, key biodiversity areas og naturtyper er leveområder for truede arter. Påvirkninger på arealet for disse naturtypene vil sannsynligvis også påvirke truede arter, både direkte ved arealbruksendringer, fugl og viltkontroll eller indirekte gjennom utlekking av PFOS, fremmede arter, utslipp av avisingskjemikalier, klimaendringer og lysforurensning. Omfanget av påvirkning vil variere sterkt mellom lokaliteter, påvirkning og art. Spesialister har kartlagt biologisk mangfold, herunder truede arter på alle lufthavner. Insekter er kartlagt av spesialister på enkelte lufthavner. På flere lokasjoner har Avinor tiltak for å ivareta eller forbedre forhold for truede arter. Eksempelvis skjøttes det områder på Kristiansand lufthavn og Oslo lufthavn for å bedre tilrettelegge leveområder for utrydningstruede arter av ville pollinerende insekter, og Stavanger lufthavn gjør tiltak for en utrydningstruet orkideart. Bestander av den fredede og sårbare plantearten flueblom blir påvirket av ny lufthavn i Bodø, og som et konsekvensreduserende tiltak flyttes disse plantene til nye områder. Avinor har tillatelse til felling av enkelte truede arter, som kun benyttes som siste utvei for å ivareta flysikkerheten, etter at andre tiltak er forsøkt. Fugl- og viltkontroll kan påvirke enkeltindivider av truede arter. Det er vanskelig å estimere om tiltakene vil ha effekt på bestands- eller artsnivå. All aktivitet innen fugl- og viltkontroll gjennomføres i henhold til tillatelser fra Miljødirektoratet.

Nedbygging av og inngrep i naturområder & Påvirkning på arter og naturtyper

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Arealbruks- endringer	Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Arealbruk og arealbruksendringer kan føre til tap av skog, våtmarker og dyrkbar mark, noe som reduserer biologisk mangfold og påvirker økosystemer	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
Påvirkning på arter og naturtyper	Påvirkning på arter og naturtyper fra fremmede arter, klimagassutslipp, PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn, utslipp av avisingskjemikaler, lysforurensning og fugl- og viltkontroll	Påvirkningene fra Avinor sin virksomhet reduserer og kan redusere ytterligere biologisk mangfold og påvirke økosystemer negativt.	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E4-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med biologisk mangfold og økosystemer

I Avinors klima- og bærekraftstrategi er det besluttet overordnede tiltak for tema biologisk mangfold og økosystemer. Tiltakene går i hovedsak ut på å få oversikt over påvirkning, avhengigheter, risiko og muligheter, samt å synliggjøre virkning av beslutninger på natur. Beslutningstakere skal få tilstrekkelig kunnskap om konsekvenser, alternativer og muligheter i en tidlig fase.

Prosjekter har egne premissdokumenter for miljø med tilhørende miljøoppfølgingsplaner med tiltak. Tiltakene som er listet for klima, forurensning og sirkulærøkonomi er viktige tiltak også for naturmangfold og økosystemer. Disse er beskrevet under kapittel E1, E2 og E5.

Det er ikke satt av egne midler til tiltak for biologisk mangfold og økosystemer, da de inngår i ordinær drift. Avinor har ikke økologisk kompensasjon som del av strategi eller tiltak.

Tiltakene «tidlig fase», «alternativvurdering», «arealregnskap og avskogingsfrie verdikjeder» er i stor grad overordnede systemiske og utarbeidet uten en prosess for innarbeidet lokalkunnskap og tradisjonell kunnskap og naturbaserte løsninger i tiltaket. Tiltak naturrisiko følger LEAP metodikken. Tiltaket for fremmede arter utføres av ansatte på den enkelte lokasjon og vil til en viss grad derfor omfatte lokalkunnskap. Oppfølging av målet «positive naturtiltak» vil omfatte lokal kunnskap fra den enkelte lokasjon sammen med fagstøtte fra relevante fagpersoner i og utenfor Avinor. Avinors større aktiviteter og påvirkninger utføres i henhold til myndighetstillatelser med tilhørende offentlige prosesser for høring. Gjennom høringsuttalelser får myndighetene og Avinor innspill fra berørte interesser og lokalsamfunn, inkludert urfolk.

Tidlig fase

For å minimere negative påvirkninger på natur skal Avinor legge tiltakshierarkiet¹ til grunn ved beslutninger som angår natur. Alternativvurderinger skal gjennomføres der relevant og kunnskap om naturverdiene skal benyttes fra tidlig fase i planlegging, prosjekter og drift. Disse prinsippene skal gjøres tydelige i styrende dokumentasjon og premissdokumenter og gjelder for Avinors egen drift, spesielt knyttet til planlegging og prosjekter. Nøkkelhandlinger for gjennomføring av tiltak består i å få testet metode og oppdatert styringssystemet. Tiltaket er påbegynt og skal utføres i tidsrommet 2020-2025.

Alternativvurderinger

Dokumenterte alternativvurderinger skal gjennomføres i tidlig fase dersom det er aktuelt med inngrep i områder med natur av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Alternativvurderingene skal vektlegges i beslutningsprosessen. Tiltaket gjelder for Avinors egen drift, spesielt knyttet til planlegging og prosjekter. Nøkkelhandlinger inkluderer arbeid med langsiktige utviklingsplan for lufthavner (masterplaner) og en pilot er ferdigstilt. Tiltaket er påbegynt og skal utføres i tidsrommet 2020-2025.

Arealregnskap

Avinor skal etablere arealregnskap for aktiviteter i egen drift, spesielt knyttet til prosjekter. Nøkkelhandlinger i tiltaket inkluderer deltakelse sammen med de andre transportvirksomhetene i en arbeidsgruppe for å sammenstille metodedokumentet «Beregning av arealbeslag i samferdselsprosjekter». Dokumentet er en sammenstilling og presisering av eksisterende relevante metoder og valg knyttet til beregning av klimagassutslipp fra arealbeslag, arealregnskap, og NTP-indikatoren for naturmangfold. Metodedokumentet ble ferdigstilt og brukes som underlag for arealregnskap i planlegging og prosjekter. I nye langsiktige utviklingsplan for lufthavner (Masterplaner) er arealregnskap inkludert. Avinors to største prosjekter lager nå arealregnskap. Arealregnskap for Avinors eiendom er et pågående arbeid og første versjon skal ferdigstilles innen utgangen av 2025.

¹ Tiltakshierarkiet er beskrevet i Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941) og består av følgende steg: 1. Unngå: Først og fremst bør man forsøke å unngå skadevirkninger på naturen. 2: Begrense: For å redusere vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås. 3: Istandsette eller restaurere vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås 4: Kompensere for vesentlige skadevirkninger som ikke kan unngås, begrenses eller istandsettes.

Fremmede arter

Avinor skal kartlegge utvalgte fremmede, skadelige arter på egne arealer og iverksette tiltak der nødvendig for å hindre spredning eller skade på natur. Nøkkelhandlinger inkluderer kartlegging og tiltak på flere lokasjoner. Ved graving og masseforflytning gjelder egne prosedyrer for å hindre spredning av fremmede skadelige arter. Fremmede arter var en del av den opprinnelige kartleggingen av biologisk mangfold. For å oppdatere status gjennomfører lufthavnene selv, med støtte fra Avinors bærekraftavdeling, en befaring for å kartlegge de vanligste fremmede artene. Hittil har 24 av 43 lufthavner gjennomført befaringen og registrert eventuelle fremmede arter.

Det er forventet at tiltaket fører til kartlegging på flere lufthavner og gjennomføring av tiltak der dette ble vurdert som nødvendig. Tiltak som forbedrer økosystemtilstanden vil regnes som ett av mange mulig positive tiltak en lufthavn kan gjennomføre. Tiltaket gjelder for Avinors egen drift og er et pågående arbeid som skal ferdigstilles innen utgangen av 2025.

Fugl og viltkontroll

Avinor jobber aktivt med fugl og viltkontroll for å redusere risikoen for kollisjoner mellom fly og fugler eller dyr. Tiltak utføres i henhold til tillatelse fra Miljødirektoratet. Ornitolog i samarbeid med lokalt personell gjør risikoanalyser på hver lufthavn. Forebyggende tiltak for å gjøre lufthavnene og nærområder uattraktive for fugler er viktig. Skremming med skremmeskudd, laser med mer brukes aktivt. Avinor er også med i relevante både nasjonale og internasjonale fora. Uttak av fugl og egg er siste utvei når alt annet er prøvd.

Naturrisiko

Avinor skal gjennomføre en naturrisikoanalyse etter LEAP-metodikken gitt av TNFD. Nøkkelhandlinger inkluderer kartlegging og oppfølging av naturrisiko. Tiltaket gjelder for aktiviteter i Avinors egen drift, samt oppstrøms- og nedstrøms verdikjede. Arbeidet med gjennomføring av Naturrisikoanalyse ble påbegynt i 2024 og ferdigstilles i 2025.

Avskogingsfrie verdikjeder

Avinor skal stille krav i innkjøp og kontrakter som fremmer avskogingsfrie verdikjeder. Tiltaket gjelder for aktiviteter i oppstrøms verdikjede. Tiltaket skal sørge for standardkrav i kontrakter. Tiltaket er innført.

Lysforurensning

Dette er en ny påvirkning identifisert i naturrisikoanalysen. En vurdering av omfang etter metodikk i LEAP er under utarbeidelse.

Tiltak knyttet til klimagassutslipp og forurensning

For tiltak knyttet til klimagassutslipp, forurensning i form av PFAS-utlekking og utslipp av avisingskjemikalier, se nærmere omtale i kapitlene E1 og E2.

Mål og målindikatorer

E4-4 Mål knyttet til biologisk mangfold og økosystemer

Avinor har ikke satt mål etter prinsippene for vitenskapsbaserte mål for natur (SBTN) og har frem til 2025 prioritert systemiske endringer og etablering av en baseline før mer tallfestede resultatmål etableres. Disse endringene skal bidra til at Avinor oppfyller statens forventninger til selskapene.

Oppfølging av vesentlige påvirkninger knyttet til klima, utslipp og forurensning er omtalt i kapittel E1 og E2. I planleggingsprosessen er det i 2024 innført piloter på arealbudsjett og dokumentert alternativvurdering. I prosjekter brukes miljøpolicy for biologisk mangfold og økosystemer til å sette prosjektmål og utforming av miljøoppfølgingsplan. I drift benyttes eksempelvis skjøtselsplaner og arbeidsordre.

Avinors ambisjon er å planlegge og gjennomføre utvikling, drift og vedlikehold av lufthavnene uten å skade naturmangfold og økosystemer og å innføre positive tiltak der det er mulig. Om planer likevel omfatter inngrep i natur eller spesielt viktige naturområder, skal dette synliggjøres. Da brukes indikatoren «All natur» og «Naturmangfoldsindikatoren» for å synliggjøre areal planlagt eller faktisk omdisponert. Disse er definert i metodedokumentet «Beregninger av arealbeslag og konsekvenser av arealbeslag - Dokumentasjon av leveranser til NTP 2025-2036» som er utarbeidet av transportvirksomhetene.

Positive tiltak innebærer restaurering av naturen, tilrettelegging for truede arter, tilpassing av skjøtsel og lignende aktiviteter. Inntil det foreligger en detaljert oversikt over restaurerbare områder, er målet at alle de 43 lufthavnene skal gjennomføre minst ett positivt tiltak innen 2030. Fremgangen mot denne ambisjonen vil bli målt ved indikatoren «andel lufthavner som har innført et positivt tiltak». Avinor sikter også mot at lufthavnene har en god oversikt over ulike fremmede og skadelige arter. Dette følges opp gjennom opplæring og arbeidsordre og antall lufthavner som har registrert befaring for å finne og registrere fremmede, skadelige arter.

For å oppnå ambisjonen om ikke å bidra til nedbygging av naturen, er det avgjørende å integrere miljøhensyn tidlig i planleggingsfasen av prosjekter og utviklingen av lufthavnene. Etter hvert som gjennomføringen av en plan skrider frem, reduseres muligheten til å unngå skader, og fokus flyttes mer mot reduksjon, restaurering, avbøtende tiltak og eventuelt økologisk kompensasjon. Det er derfor en ambisjon å arbeide systematisk, med robuste systemer for planlegging, gjennomføring og oppfølging. Å innføre arealprognoser, arealregnskap og vurderinger av alternativer som beslutningsgrunnlag er målbare og viktige verktøy i denne prosessen.

E4-5 Måleindikatorer for påvirkning knyttet til endringer i biologisk mangfold og økosystemer

Viktige naturområder som blir negativt påvirket fra lufthavndrift

11 lufthavner har totalt 21 naturvernområder som ligger på, ved eller innenfor 1 km fra lufthavnen. To av disse lufthavnene har naturvernområder på selve lufthavnområdet, mens fem ligger direkte inntil naturvernområder. I 2024 er det ikke identifisert noen konkrete negative påvirkninger fra lufthavnen på verneområdene, bortsett fra utlekking av PFAS fra eksisterende forurensset grunn.

Utlekking av PFAS er den påvirkningen som er identifisert å ha en negativ effekt på verneområder i 2024. Påvirkningen på andre områder med svært viktig natur, som ikke kun er verneområde, er listet i tabell E4.SBM-3.2.

Tabell E4-5.1 Verneområder påvirket av PFAS

	2024
Antall lufthavner som er plassert i eller nær naturvernområder	11
Antall naturvernområder som ligger i eller nær lufthavnene	21
Antall lufthavner der utlekking av PFAS påvirker ett eller flere naturvernområder.	9
Antall naturvernområder i eller nær lufthavnene som påvirkes negativt av PFAS	19
Areal i dekar (daa) som påvirkes negativt av PFAS	14 313

Arealbruksendringer

Arealbruksendringer skjer hovedsakelig på land, men kan også omfatte utfylling i sjø eller vann.

Tabell E4-5.2: Tall for arealbruk og for arealbruksendringer i 2024 (Tall i dekar (daa))

	2024
Totalt areal eiendom	54 634
Totalt areal fast dekke (samferdsel og infrastruktur)	16 389
Svært viktig natur på Avinors eiendom	4 172
Arealbruksendringer i spesielt viktig natur i rapporteringsåret	20
All natur (skog, myr, sjø, vann) på eiendom	12 007
Arealbruksendringer i natur i rapporteringsåret	31

Avinor har to pågående store prosjekter med vesentlig arealbruksendringer. Disse er ikke ferdigstilt i 2024 og dermed ikke er inkludert i tabellen ovenfor, men vist i egen tabell, E4-5.3 – arealbruk for Avinors to største pågående prosjekter.

Tabell E4-5.3 Arealbruksendring for Avinors to største pågående prosjekter (Tall i dekar (daa))

Ny lufthavn Mo i Rana	2024	Estimert arealbruksendring ferdigstilt prosjekt
All natur	295	1 578
Svært viktig natur	-	7
Total areal	296	1 614
Ny lufthavn Bodø	2024	
All natur	1 014	2 011
Svært viktig natur	81	107
Total areal	1 260	2 792

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

Konkurransfordel knyttet til luftfart som arealeffektiv transportform

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Arealbruks-endringer	Konkurransfordel knyttet til luftfart som arealeffektiv transportform	Luftfart er en arealeffektiv transportform i dag, og skaper heller ikke vesentlig barrierer i naturen slik for eksempel jernbane og veg gjør. Dersom bransjen lykkes med omstilling til fossilfri luftfart vil det foreligge konkurransefordeler for luftfarten, sammenlignet med utbygging av vei og jernbane.	M		Egen drift	

Avinors samfunnsoppdrag er å legge til rette for bosetting og næringsvirksomhet over hele landet. Norge, med sin langstrakte geografi og utfordrende topografi, har en spredt befolkning hvor luftfart spiller en avgjørende rolle i å binde landet sammen. Luftfart representerer en arealeffektiv transportform som ikke skaper vesentlige barrierer i naturen, i motsetning til jernbane og vei. Gjennom DVAen har luftfart blitt identifisert som en betydelig mulighet for fremtidig utvikling, forutsatt at klimagassutslippene reduseres, se Avinors arbeid med reduksjon av klimagassutslipp beskrevet i kapittel E1. Denne muligheten understøttes av Samferdselsdepartementet.

Avinor har i mange år synliggjort denne muligheten gjennom blant annet arbeidet med Nasjonal Transportplan og rapportserien «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart». Dette har også vært et viktig premiss for satsingen på bærekraftig flydrivstoff (SAF) samt null- og lavutslipps luftfartøy, inkludert droner. Avinor har foreløpig ingen konkret vedtatt strategi eller igangsatte tiltak for å utnytte den identifiserte muligheten, da dette ligger langt frem i tid og avhenger av at Avinor og bransjen lykkes med målene om reduksjon av klimagassutslipp. For tiltak knyttet til Avinors arbeid med å redusere klimagassutslipp, se omtale i kapittel E1.

E4 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle		Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E4.SBM-3	Vesentlige lokasjoner	Lufthavner med størst potensiell og faktisk påvirkning på biologisk mangfold og økosystemer (prioritet 1 i Avinors naturrisikoanalyse). Hver lokasjon er listet med aktivitet, oppsummering av svært viktige naturområder* på eller innen en kilometer fra lufthavnen, vesentlige påvirkninger og økologisk status for hovedøkosystemer på regionalt nivå (Miljødirektoratet rapport M2599 Etablering av naturregnskap 2023). Økologisk status oppgis på en skala mellom 0 (svært degradert økosystem) og 1 (intakt økosystem). Vesentlige avhengigheter er per nå ikke definert ferdig per lokasjon, kun på selskapsnivå. *Områder med svært verdifull natur er her definert som; «Naturmangfoldindikatoren» i Nasjonal transportplan. Naturmangfoldindikatoren bygger på rundskriv T-2/16 (områder med nasjonal eller vesentlig regional verdi) og håndbok M-1941 (svært stor eller stor verdi). Key biodiversity areas er i tillegg inkludert i Tabell E4.SBM-3.1
E4.SBM-3	Oversikt svært viktig natur	Indikatoren inkluderer lufthavner som eies, leases eller drives av Avinor, med svært viktig natur på eiendom, eller som har svært viktige naturområder innenfor en kilometer radius. Indikatoren inkluderer også lufthavnene Fagernes, Narvik og Haugesund, som Avinor eier, men hvor Avinor ikke har lufthavndrift. Vurdering av hvorvidt eiendommen inkluderer, eller er i nærheten av svært viktig natur, baserer seg på definisjonen av “svært viktig natur” ovenfor. Datauttrekket fra relevante kartlag fra Miljødirektoratet og Geonorge.
E4-5	Arealbruk og arealbruksendringer	Areal med fast dekke er hentet fra NIBIO Arealressurskart AR 5. Areal med svært viktig natur på Avinors eiendom er beskrevet ovenfor. For endringer knyttet til flyplassdrift rapporteres arealbruksendringer det året endringen finner sted. For prosjekter rapporteres endringen det året prosjektet ferdigstilles.
E4-5	Arealbruk for Avinors pågående lufthavnprosjekter	Antall dekar beregnet for ‘all natur’ inkluderer arealer i hav i forbindelse med utfylling. Antall dekar ‘all natur’ for ny lufthavn Mo i Rana regner ikke inn dekar som vil revegeteres. Antall dekar beregnet for ‘svært viktig natur’ er kalkulert med informasjon fra eldre naturkartlegginger, om man hadde brukt dagens kartleggingsmetodikk er det mulig resultatet ville blitt noe annerledes. Antall dekar beregnet for ‘total areal’ regner areal innen anleggsgrensen.

4.2.6 E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Inngående ressurser	Bruk av materialer til drift, vedlikehold og utbygging	Utvinning og bruk av naturressurser har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
Avfall	Avfall fra drift, vedlikehold og utbygging	Avfall fra lufthavnoperasjoner har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E5-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi

Utarbeide rutiner for, og vise frem gode løsninger for ombruk

Det viktigste tiltaket for å begrense ressursbruk og avfallsmengde er å unngå innkjøp («refuse» i R-strategien). Vedlikehold har alltid vært prioritert hos Avinor, og selskapets lufthavner har en lang tradisjon for reparasjon og gjenbruk av utstyr og materialer. Kontinuerlig innsats kombinert med godt etablerte- og implementerte systemer og rutiner for vedlikehold er allerede på plass. Omplussing av rullende materiell som sopebiler til andre lufthavner og systemer for forebyggende vedlikehold lokalt på lufthavnene er eksempler på dette.

I 2024 ble det ansatt en ombrukskoordinator på Oslo lufthavn, den første stillingen dedikert til ombruk i Avinor. Koordinatoren skal arbeide med implementering av løsninger innen ombruk, som er avgjørende for å nå Avinors miljømål. Arbeidet inkluderer identifisering av alternative bruksområder for utstyr og materialer, samarbeid med eksterne aktører som kan nyttiggjøre seg overskuddsmaterialer, testing av digitale verktøy og kartlegging av ressurser. Tiltaket gjelder hovedsakelig for Oslo lufthavn, men erfaringer og resultater vil også være relevante for Avinors øvrige lufthavner.

Utarbeide krav for ressursbruk og sirkularitet i samarbeid med relevante fagmiljøer for kontrakter og anskaffelser

Mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene og andre aktiviteter i Avinor. Dette innebærer krav til at materialer og produkter skal ha lang levetid, kunne repareres og brukes om igjen. Produktene må også være utformet slik at materialer i delene kan gjenvinnes og brukes som råvarer i ny produksjon, slik at minst mulig av varene ender opp som restavfall.

Tiltaket skal sørge for at Avinor anskaffer tjenester, produkter og materialer for drift og byggeprosjekter i samsvar med regelverk om offentlige anskaffelser, med miljøkrav som en integrert del av prosessene. Dette inkluderer krav til avfallsreduksjon, gjenbruk, materialgjenvinning, avfallshåndtering og bruk av miljøvennlige produkter. Leverandører må ofte være miljøsertifiserte og konkurrerer om å levere de mest miljøvennlige løsningene. Miljøkrav er inkludert i alle kontrakter og byggeprosjekter, med fokus på miljø gjennom hele prosjektets livsløp. Tiltaket er knyttet til strategien for sirkulærøkonomi og avfallshåndtering med en tidshorisont frem til utgangen av 2025.

Oslo lufthavn- prosjekt zero- waste 2030 og TULIPS

Oslo lufthavn har et pågående prosjekt, «Zero Waste 2030», som har som mål å minimere forbruk og redusere avfallsmengden. Prosjektet fokuserer på avfallsforebygging, ombruk og sømløs avfallshåndtering, med en tidshorisont frem til 2030.

I 2024 ble det gjennomført kartlegginger og analyser av matsvinn, flyavfall og avfall i sikkerhetskontrollen. Det ble utviklet ombruksløsninger for arbeidsklær, driftet Airport Food Bank for donasjon av overskuddsmat, ansatt ombrukskoordinator, startet utfasing av engangsserveringsartikler, forbedret sorteringsløsninger og styrket miljøkrav i kontrakter.

Oslo lufthavn deltar også i delprosjektet «Circular airports» under det EU-finansierte prosjektet TULIPS. I 2024 ble det utviklet forslag til et sentralisert system for avfallslogistikk og en avfallsveieløsning for kommersielle aktører i terminalen, samt et system for ombrukbar emballasje for take away. Begge ideene ble testet i pilotprosjekter, og det ble forsket på brukertilfredshet og gjennomførbarhet. En pilot med sporing og dokumentasjon for ombruk av byggematerialer ved rivning og nyoppføring av bygg for bussankomst ble også gjennomført, og erfaringene vil inngå i en håndbok med sirkulære designprinsipper for lufthavner.

I 2024 utgjorde totale prosjektutgifter 1,7 millioner kroner, og det er budsjettert med ytterligere 3,5 millioner kroner til tiltaket i 2025. Beløpene knytter seg i all hovedsak til lønn og andre personalkostnader.

Ha gode løsninger som tilrettelegger for riktig kildesortering og avfallshåndtering

Alle Avinors lufthavner kildesorterer, og avfallshåndtering er en del av miljøstyringen ved alle lufthavner. Hver lufthavn har årlige møter med sitt avfallsselskap for å gjennomgå sorteringsgrad, tilrettelegging av utstyr og relevante avfallsfraksjoner på avfallsrom og returpunkter, samt se på muligheter for å forbedre sorteringsgraden. Tiltaket skal sørge for økt gjenvinning, redusert mengde avfall til deponi og avfallsforbrenning, og sikring av at Avinor overholder gjeldende lover og forskrifter for avfallshåndtering. Dette tiltaket bidrar til gjennomføring og oppfyllelse av strategien ved å unngå at avfall oppstår, i samarbeid med hele verdikjeden, samt redusere mengden restavfall ved å tilrettelegge for riktig kildesortering. Tiltaket gjelder for alle Avinors lufthavner for Avinors egen drift og oppstrøms verdikjede ved avfallsselskapene. Berørte interessenter inkluderer avfallsselskaper og forurensningsmyndighetene.

Mål og målindikatorer

E5-3 Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi

Avinor har ingen målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål knyttet til ressursbruk og sirkulærøkonomi, men har en overordnet ambisjon om å oppnå en betydelig reduksjon i ressursforbruket og avfallsmengdene, samtidig som materialenes levetid forlenges. Oppfølgingen av avfallshåndtering og sirkulær økonomi gjøres både på lufthavn- og på konsernnivå. Tiltak tilpasses forholdene ved hver lufthavn og følges opp gjennom internrevisjoner, ledergruppen eller dialog med fagressurser. Møter med avfallsselskaper både lokalt og på konsernnivå gjennomgår utførte tiltak, statistikkutvikling og status på lufthavnene. Faggrupper for sirkulær økonomi ved de største lufthavnene arbeider med tilpassede tiltak basert på lokale forhold. Oslo lufthavn har en styringsgruppe for Zero Waste 2030-prosjektet som overvåker og rapporterer indikatorer og tiltak regelmessig. Avinors styringssystem fastsetter krav til avfallshåndtering. Systemene og rutinene for vedlikehold er godt implementert. Tiltakene for ressursbruk følges opp i tråd med Avinors klima- og miljøstrategi. Effektiviteten vurderes kontinuerlig gjennom dataanalyse, sammenligning av resultater mot ambisjoner og justering av strategier etter behov. Flere indikatorer benyttes for å evaluere fremskritt, inkludert mengden avfall og måten avfall håndteres på, mulige og implementerte tiltak for ombruk, krav satt i anskaffelser, samt avvik på avfallshåndtering og fra revisjoner. Utviklingen i mengden av avfall vurderes ut ifra referanseår 2019.

E5-4 Inngående ressurser

Avinor har et bredt spekter av varekjøp som støtter driften av lufthavner og luftfartstjenester. Den omfattende infrastrukturen og de tekniske kravene som er nødvendige for å drive lufthavner gjør at bygg- og anleggsmaterialer og teknisk utstyr er en betydelig del av innkjøpene. Avinor er som mange andre organisasjoner, avhengig av produkter som kan inneholde både kritiske råvarer og sjeldne jordarter for å sikre at deres utstyr og systemer fungerer effektivt og pålitelig.

Følgende inngående ressurser er definert som vesentlige for Avinor (se omtale i ESRS 2 IRO E5).

Tabell E5-4.1 Inngående ressurser (tonn)

	2024	2024 gjenvunnet materiale	2024 %-andel gjenvunnet materiale
Stål	795	-	0 %
Betong	7 237	-	0 %
Asfalt	60 000	8 400	14 %
Eletronisk utstyr	181	-	0 %

E5-5 Utgående ressurser

Tabell E5-5.1 Avfall (i tonn)

	2024
Samlet mengde avfall generert	11 971
Samlet mengde avfall utledet fra sluttbehandling	5 717
Farlig avfall	292
Ikke-farlig avfall	5 425
Oppdeling etter type ressurgjenvinning	5 717
Forberedelse til ombruk	205
Materialgjenvinning	4 801
Annen gjenvinning	711
Samlet mengde vekt rettet mot sluttbehandling per avfallstype	6 254
Forbrenning	5 688
Deponi	566
Annen sluttbehandling	-
Farlig vs ikke-farlig avfall rettet mot sluttbehandling	6 254
Farlig avfall	546
Ikke-farlig avfall	5 708
Samlet mengde ikke-gjenvunnet avfall	6 254
%-andel ikke-gjenvunnet avfall	52 %
Farlig og radioaktivt avfall	
Samlet mengde farlig avfall	837
Radioaktivt avfall	-

Avfall knyttet til utbygging av nye lufthavner i Mo i Rana og Bodø	2024
Deponering av forurensede masser	32 844

Avfall i forbindelse med bygging av ny lufthavn i Mo i Rana og Bodø utgjør i underkant av 30 prosent av Avinor sitt totale avfallsvolum. Sammensetningen av dette avfallet varierer ut i fra hvor man er i byggeprosessen, men bestod i 2024 mest av materialgjenvunnet avfall i form av metaller og trevirke som har gått til energigjenvinning. Det er også deponert noe mineralull. Forurensede masser er levert til deponi i henhold til regelverket og krav fra forurensningsmyndighet. Tallene er holdt utenfor total avfallstall for E5 for å bedre synliggjøre andre avfallskategorier og deres behandlingsform. Dette er også en enkelt hendelse og ikke en gjentakende avfallskategori for Avinor

E5 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
E5-4	Inngående ressurser	Stål og elektronisk utstyr Materialbruk estimeres basert på CO2-utslippene beregnet for innkjøpt stål og elektronisk utstyr i forbindelse med utarbeidelsen av klimagassregnskapet. Se nærmere omtale av beregning av klimagassutslipp for innkjøpte varer og tjenester i kapittel E1. For å beregne materialforbruk tar Avinor utgangspunkt i CO2-utslippene beregnet for stål og elektronisk utstyr og regner dette om til tonn ved hjelp av utslippsfaktorer gitt i DEFRA for hvert enkelt materiale. DEFRA har ingen egen utslippsfaktor for stål, og Avinor benytter derfor DEFRAS utslippsfaktor for metaller. Betong Betong er estimert basert på Avinors estimerte andel av totalt materialbruk publisert av en av Avinors største leverandører av betong. Andel av den totale materialbruken er estimert ved hjelp av Avinors andel av omsetning. Estimert andel betong per krone er deretter ekstrapolert til de resterende betonginnkjøpene. Asfalt Tall angir faktisk forbruk av asfalt, som måles av egen faggruppe for asfalt og banedekker i Avinor. Andel gjenvunnet materiale En av Avinors leverandører har publisert tall for gjenvinningsgraden av asfalt og betong. Siden Avinors øvrige leverandører hovedsakelig opererer i samme geografiske område, benyttes denne gjenvinningsgraden som standard for alle innkjøp av asfalt. For de øvrige kategoriene stiller ikke Avinor noen uttalte kontraktskrav for andel gjenvunnet materialer, og det jobbes ikke systematisk med dette. Estimert gjenvinningsgrad er derfor satt til null. Estimatusikkerhet Metodene benyttet innebærer en høy grad av usikkerhet, og Avinor vil fremover utforske metoder for mer nøyaktige estimater eller registrering av faktisk forbruk.
E5-5	Utgående ressurser	Avfall måles og rapporteres ved henting av avfallet fra avfallsselskapene. Avfall registreres ved bruk av avfallskoder, i henhold til gjeldende norsk standard om klassifisering av avfall (NS 9431) samt EAL-koder fra den Europeiske avfallslisten for farlig avfall. Registrert data aggregeres opp på konsernnivå. Behandlingsformen til avfallet er rapportert direkte fra avfallsselskap og aggregert opp. Der det ikke har vært angitt tall er behandlingsformen i noen få tilfeller bestemt ut fra den vanligste behandlingsformen for den typen avfall (jæmnfør nasjonale statistikker og Avinor sine egne historiske avfallstall). Total mengde farlig avfall består av avfall fra tømming av oljeutskillere på lufthavn, levering av frostvæske og maling, mindre mengder kjemiske stoffer brukt på verksted, og lignende materialer. I tillegg genererer rivning av bygg noe farlig avfall. Mengde og type vil variere ut ifra hvor man er i et byggeprosjekt og hva type bygg som rives. Avinor har ikke noe radioaktivt avfall. Blandet avfall utgjør den største andelen av Avinors totale avfallsmengde. Dette inkluderer blant annet usortert restavfall fra passasjerområdene i terminalen. I denne kategorien inngår også flyavfall som må forbrennes i henhold til kravene gitt i Forskrift om animalske biprodukter som ikke er beregnet på konsum (animaliebiproduktforskriften). Flyavfall og strøsand representerer omtrent 20 prosent av totalvolumet i kategorien blandet avfall. En annen betydelig andel av Avinors avfall består av bioavfall og slam. Innenfor denne kategorien er frityrolje/fettavfall, matavfall og ubehandlet trevirke de største fraksjonene, og dette materialgjenvinnes. Papir, papp og kartong er også en stor avfallskategori som går til materialgjenvinning.

Sosiale
forhold



4.3 Sosiale Forhold

4.3.1 S1 Egen arbeidsstyrke

Strategi

S1 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Avinors påvirkning på egen arbeidsstyrke innen mangfold, likestilling og inkludering gjelder alle områder av konsernets operasjoner. Ulykker og skader er derimot mer utbredt i de delene av virksomheten som involverer fysisk arbeid, slik som plasstjenester og brann- og redningstjenester. Arbeidsstyrken til Avinor består hovedsakelig av egne ansatte, men inkluderer også selvstendig næringsdrivende og personer ansatt via tredjepart.

Det er gjennomført kartlegging av konsernets verdikjede og forretningsområder i DVAen, samt gjennom avholdte interessentdialoger i aktsomhetsvurderingene i dette arbeidet. For nærmere beskrivelse av Avinors DVA, se ESRS IRO 1. Utover arbeidet utført i DVAen er det ikke gjennomført spesifikke undersøkelser for å forstå hvordan individer med bestemte egenskaper, som jobber på bestemte steder eller utfører bestemte aktiviteter, kan ha økt risiko for skade.

I DVAen har Avinor identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av manglende mangfold, samt en potensiell negativ påvirkning i form av ulykker og skader på ansatte. Disse påvirkningene må sees i lys av at norsk lov forbyr diskriminerende praksis og setter krav til selskapers HMS-arbeid for å sikre at ansatte har trygge arbeidsmiljøer. Avinor har systemer og rutiner på plass for å etterleve alle lovkrav. Påvirkningene anses likevel som systemiske, da Avinor opererer i en bransje preget av homogenitet og forhøyet risiko for skader og ulykker i utførelsen av arbeidet, spesielt på flyside av virksomheten.

Avinor har en ambisiøs konsernstrategi som krever dyktige ansatte med rett kompetanse for å gjennomføre vedtatt strategi. I forbindelse med etablering av konsernstrategien ble det gjennomført en kartlegging som viste at kompetanseområdene forretningsforståelse, ledelse, teknologi og bærekraft er noen av de viktigste å sikre . En stor andel av arbeidsstyrken går av med pensjon i de kommende årene, som innebærer en risiko for å miste verdifull kompetanse. I tillegg er det behov for nye kompetanser med en mangfoldig blanding av ferdigheter for å nå målene. Det er en risiko for at Avinor kan ha utfordringer med å tiltrekke, beholde og utvikle den nødvendige kompetansen for å oppnå målene.

Ingen vesentlige PRMer er identifisert knyttet til egen arbeidsstyrke som følge av Avinors tiltak for å redusere klimagassutslipp.

Mangfold, likestilling, og inkludering

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Mangfold	Mangfold, likestilling og inkludering	Manglende mangfold, likestilling og inkludering har en negativ påvirkning både på ansatte og potensielle kandidater.	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

Konsernpolicy HR

Avinors konsernpolicy beskriver de overordnede prinsippene for arbeidet med human resources (HR). Formålet er å sikre at konsernet lykkes i å rekruttere, utvikle og beholde den kompetansen som er nødvendig for å nå konsernets operative og strategiske mål.

I tråd med policyen skal alle ansatte følge konsernets policyer, etiske retningslinjer og regelverk. Arbeidsmiljøet skal være inkluderende, helsefremmende, preget av gode holdninger, effektivitet, samarbeid, læring og kontinuerlig forbedringsarbeid. Både ledere og medarbeidere i Avinor forventes å være gode rollemodeller og etterleve verdiplattformen. Ledere forventes videre å tiltrekke, utvikle og anvende riktig kompetanse og oppnå resultater i tråd med etablerte mål, krav og forventninger, samtidig som medarbeidere forventes å aktivt søke informasjon for å opprettholde og videreutvikle egen kompetanse og ta ansvar for egne leveranser og resultater.

Policyen stadfester at den best kvalifiserte kandidaten skal velges ved rekruttering, og mangfold skal oppnås ved å verdsette kjønnsbalanse, alder, nedsatt funksjonsevne, etnisitet og kulturell bakgrunn. Videre presiseres det gjennom tilhørende «Prinsipper for mangfold og likestilling og for å forhindre diskriminering» at ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av: kjønn, graviditet og permisjon ved fødsel og adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn eller alder, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk og kombinasjon av disse.

HR skal gjennom målrettet og systematisk arbeid understøtte konsernstrategien, og konsern-HR har ansvar for utvikling og etablering av strategier, policier, retningslinjer, konsernfelles programmer og tariffavtaler.

Internasjonale retningslinjer

Avinor etterstreber full overholdelse av internasjonale retningslinjer som FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Norsk lov forbyr menneskehandel, tvangsarbeid, barnarbeid og annet påtvunget arbeid. Avinor har ikke fremhevet dette som egne punkter i sine policyer, da selskapet anser norsk lovgivning som tilstrekkelig for å hindre slike praksiser.

S1-2 Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger

Medarbeiderundersøkelser

Avinor gjennomfører årlige medarbeiderundersøkelser for å kartlegge forhold knyttet til medarbeideres engasjement, trivsel og prestasjoner. Informasjon brukes til å videreføre styrker og utvikle forbedringsområdene i konsernet. Etter at rapportene foreligger presenteres disse i den enkelte enhet hvor medarbeidere deltar i fortolkning av resultatene og definerer tiltak for videre utvikling. Undersøkelsen gir også viktige innspill til planlegging av tiltak innen leder- og medarbeiderutvikling.

Annen dialog

Avinor har jevnlig dialog om selskapets strategier for mangfold gjennom partssamarbeid samt ansattvalgte styremedlemmer i konsernstyret. Avinor legger stor vekt på å fremheve viktigheten av mangfold gjennom holdningsarbeid, hvor ledere har et spesielt ansvar for å sikre at konsernets etablerte tiltak etterlevs. Avinor har videre etablert et eget mangfoldsnettverk for å sikre involvering fra ansatte. Kontakten med ansatte og ansattrepresentanter skjer i stor grad gjennom holdningskampanjer, arrangementer, rekrutteringsprosesser, resultater fra årlige rapporteringsprosesser på måloppnåelse, samt ved spesifikke behov som varslingsforhold. Konserndirektør for Organisasjon og Konsernstøtte har overordnet ansvar for å sikre måloppnåelse og strategi.

I henhold til arbeidsmiljøloven har alle ansatte rett til fri fagorganisering som ansatte i Avinor benytter seg av, og fagforeningene representerer de ansatte blant annet gjennom foreningene NTL Luftfarten, Delta Luftfart, Norsk Flygelederforening, SAN, NITO og TEKNA. Hovedavtalen mellom Spekter og hovedsammenslutningene danner grunnlaget for samarbeid og er konkretisert i en tilpasningsavtale mellom partene i Avinorkonsernet. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med relevante foreninger, og tillitsvalgte spiller en viktig rolle i å realisere konsernets mål. Det avholdes jevnlig informasjon- og drøftelsesmøter med ledelsen, ansattes representanter og verneombud.

S1-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer
Avinor oppfordrer ansatte til å melde fra om bekymringer eller konflikter til leder, leders leder, verneombud, tillitsvalgt eller bedriftshelsetjeneste. Dersom leder får en henvendelse, eller på annen måte får kjennskap til en konflikt har lederen plikt til å handle og til å løse konflikten. I tråd med rutine skal alle saker analyseres før det settes felles mål og en handlingsplan for å nå disse målene. I etterkant gjennomføres det en evaluering for å vurdere om saken er løst eller trenger videre håndtering. I en konfliktsituasjon vil verneombud kunne fungere som en nøytral og uavhengig rolle, mens tillitsvalgte kan ha en aktiv rolle i konfliktsaker for å ivareta medlemmers interesser. Dersom henvendelsen ikke fører frem, eller er av en slik natur at man ønsker å henvende seg anonymt kan ansatte også velge å varsle gjennom de etablerte varslingskanalene, som omtalt under.

Varslingskanaler

Avinors rutiner for varsling skal bidra til å avhjelpe negative påvirkninger og gi berørte parter som egen arbeidsstyrke, arbeidstakere i verdikjeden, berørte samfunn og forbrukere og sluttbrukere anledning til å uttrykke bekymringer. Varsling kan skje via e-post til konsernets interne varslingsutvalg, ekstern samarbeidspartner advokatfirma Bull & Co, eller gjennom en kryptert varslingskanal. Varslingskanalen er tilgjengelig på konsernets intranett, og Avinors nettsider, og publiseres som en del av HMS-relatert informasjon der det er relevant. Det er videre informert om hvordan varslingsprosessen foregår og hvordan varsler behandles, inkludert hvorfor det er trygt å varsle. Ansatte kan i tillegg velge å varsle gjennom nærmeste leder, tillitsvalgte, verneombud eller den interne eller eksterne varslingskanalen. Alle ansatte har rett og krav på å si ifra om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen.

Varslingskanalen forvaltes av et varslingsutvalg som sikrer at reglene for behandling av varsler følges og at det er etablert prosedyrer for den interne saksbehandlingen. Rutinene sikrer at varselet behandles av kompetent personale, at alle involverte parter får mulighet for kontradiksjon, at taushetsplikten ivaretas, at gjengjeldelser ikke forekommer og at prosessen og vurderinger loggføres skriftlig. Dersom en arbeidstaker legger frem opplysninger som gir grunn til å tro at arbeidsgiver har ulovlig gjengjeldt varslingen, er det arbeidsgiver som må bevise at handlingen ikke var begrunnet i varslingen.

Avinor har lagt til rette for varsling gjennom god varslingskultur, lav terskel for varsling, samt interne rutiner og styringssystemer. Alle varsler blir behandlet og fulgt opp gjennom etablerte rutiner for praksis innen varsling i tråd med norsk regelverk, og gjengjeldelse eller represalier er ikke tillatt.

For å vurdere om varslingskanalene fungerer effektivt stilles det spørsmål i medarbeiderundersøkelsen om hvorvidt ansatte kjenner til varslingskanalen og om de opplever det som trygt å varsle om kritikkverdige forhold. Det gjennomføres ikke egne undersøkelser av hvorvidt arbeidere i verdikjeden, berørte samfunn, forbrukere og sluttbrukere vet om eller stoler på Avinors varslingskanaler. Avinor følger imidlertid etablert god praksis for varsling og har erfaring med varsler fra arbeidere i verdikjeden og andre eksterne varsler som tilsier at varslingskanalene og andre mekanismer beskrevet over fungerer etter hensikt.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Løpende tiltak

Styring og prinsipper for mangfold, likestilling og inkludering

Avinor har utarbeidet prinsipper for å sikre mangfold, likestilling og inkludering som stadfester at ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av kjønn, graviditet og permisjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn eller alder, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk og kombinasjon av disse. Fokus på likestilling og økt mangfold er en naturlig del av arbeidslivet for å tiltrekke og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere slik at Avinor kan yte sine tjenester på best mulig vis. Avinor skal ha en åpen rekrutteringsprosess som verdsetter mangfold. Karrieremuligheter skal gis på saklige og ikke-diskriminerende grunnlag, og forfremmelser skal baseres på kvalifikasjoner og relevant erfaring. Det skal legges vekt på utvikling av ansatte og et bredt spekter av kompetanse og erfaring. Videre skal Avinor tilrettelegge for personer med nedsatt funksjonsevne og støtte balansen mellom jobb og familieliv. Lønnsregulering skal være åpen, og likt arbeid skal lønnes likt. Det er nulltoleranse for trakassering, uansett intensjon, og selskapet jobber aktivt med forebygging. Avinor forbedrer kontinuerlig sine rutiner for å avdekke eventuell diskriminering.

Status på mangfoldsarbeidet rapporteres til konsernsjefen under halvårlige forretningsgjennomganger.

Medarbeiderundersøkelse

Medarbeiderundersøkelsen har som formål å avdekke om ansatte opplever mobbing, trakassering eller uønsket seksuell oppmerksomhet på arbeidsplassen. Denne undersøkelsen inkluderer også spørsmål om kjennskapet til varslingskanaler og hvor trygge de ansatte føler seg når de benytter seg av disse kanalene. Dette tiltaket er avgjørende for å sikre at alle ansatte er klar over sine rettigheter og har tilgang til en trygg og pålitelig måte å rapportere kritikkverdige forhold på. Ved å gjennomføre regelmessige undersøkelser kan problemområder identifiseres og nødvendige tiltak iverksettes for å forbedre arbeidsmiljøet og sikre at konsernet etterlever relevante lover og regelverk. Tiltaket gjennomføres årlig, og skal sikre at varslingskanalen fungerer etter hensikten og overvåke at den oppfyller sine mål. Undersøkelsen indikerer at det ikke finnes systematiske kjønnsforskjeller innen konsernet. Resultatet fra medarbeiderundersøkelsen for 2024 viser at det er høyt engasjement og tilfredshet i konsernet som helhet. Det jobbes systematisk med å bistå enheter med svake resultater.

Rekruttering

Rekruttering utgjør et sentralt tiltak for å fremme mangfold og inkludering i Avinor. Alle stillingsannonser skal utformes for å tiltrekke seg et variert spekter av kandidater, herunder inkludere formuleringer som sikrer balanse mellom arbeid og familieliv, samt full dekning av lønn ved lovfestet permisjon, noe som er spesielt viktig for å rekruttere kvinner.

Videre benyttes objektive tester i rekrutteringsprosesser for å minimere risikoen for subjektive vurderinger og egne holdninger. Dette bidrar til at alle kandidater evalueres rettferdig og upartisk, uavhengig av kjønn, bakgrunn og andre personlige forhold. Formålet er å sikre en mangfoldig sammensetning av ansatte og at kandidater blir valgt ut på et nøytralt grunnlag, uten risiko for bevisste eller ubevisste holdninger.

Mangfoldsmarkeringer

Mangfoldsmarkeringer er et årlig tiltak i Avinors arbeid med mangfold og inkludering. Hensikten med tiltaket er å fremheve konsernets holdninger til relevante tematikker. Dette skal sikre fokus og formidling av Avinors verdier og forventninger, samt øke bevisstheten blant ansatte som igjen vil ha en positiv effekt på etterlevelsen av mangfoldsstrategien.

Tilrettelegging for utsatte grupper

Avinor legger vekt på tilrettelegging for utsatte grupper, både i rekrutteringsprosesser og blant eksisterende ansatte. Det fokuseres på universell utforming av både fysiske lokaler og IKT-utstyr, samt tilrettelegging i forbindelse med graviditet. Formålet er å sikre at utsatte grupper føler seg ønsket og i stand til å arbeide hos Avinor. Ved å gjøre nødvendige tilpasninger tilrettelegger vi for et inkluderende arbeidsmiljø som opprettholder og tiltrekker seg kompetanse og mangfold.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Konsernet har ikke fastsatt målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål knyttet til oppfølging av mangfold, likestilling og inkludering. Avinor følger imidlertid opp effektiviteten av strategier og tiltak gjennom overvåkning av kjønnsbalanse i selskapet blant alle ansatte og de fire øverste ledernivåene, samt aldersbalanse. Det rapporteres ikke særskilt på disse da de anses tilstrekkelig dekket av indikatorene definert i S1-6 og S1-9 som presentert under. Mangfoldsarbeidet følges også opp gjennom svarene i medarbeiderundersøkelsen.

Konsernleder for Organisasjon og Konsernstøtte rapporterer til konsernledelsen gjennom kvartalsvise gjennomganger av konsernstrategien på dette området. Det er ikke definert et ambisjonsnivå for å evaluere fremskritt innen utviklingen av mangfold og det er ikke satt en basisperiode for vurdering av fremdrift.

Evaluering av utviklingstrekk – kjønnsfordeling ansatte og toppledelse

Konsernet opplever at strategien og tiltakene fungerer etter ønsket hensikt med bakgrunn i svarene i medarbeiderundersøkelser, hvor det ikke er avdekket systematiske forskjeller mellom kjønn i organisasjonen selv om kjønnsbalansen er ujevn. Konsernet vil fortsette sitt arbeid med mangfold og kjønnsbalanse i kommende perioder.

S1-6 Opplysninger om foretakets ansatte

Tabell S1-6.1 Kjønnsfordeling ansatte

Kjønn	Antall ansatte pr 31.12.2024				
Mann					2 560
Kvinne					737
Annet					-
Ikke rapportert					-
Samlet antall ansatte					3 297
	Kvinne	Mann	Annet	Opplysning mangler	Samlet antall
Antall ansatte	737	2 560	-	-	3 297
Antall fast ansatte	711	2 356	-	-	3 067
Antall midlertidig ansatte	26	204	-	-	230
Antall ansatte uten garantert arbeidstid	-	-	-	-	-

Tabell S1-6.2 Personalgjennomtrekk

	Antall ansatte (antall personer) pr 31.12.24
Antall ansatte som har sluttet	129
% personalgjennomtrekk	3,7%

S1-9 Mangfoldsindikatorer

Tabell S1-9.1 Mangfoldsparameter toppledelse

	Måleenhet	2024
Mann	antall / prosent	42 (65,6%)
Kvinne	antall / prosent	22 (34,4%)
Samlet antall i ledelsen	antall	64

Tabell S1-9.2 Aldersfordeling ansatte

	2024
Under 30 år	275
30-50 år	1 516
Over 50 år	1 506

Ulykker og skader på egne medarbeidere

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Arbeidsmiljø	Ulykker og skader på egne medarbeidere	Negativ påvirkning på egne ansatte i form av ulykker og skader	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

Avinors arbeid innen helse, miljø og sikkerhet følger av konsernets HR-policy, samt konsernpolicyen for sikkerhet og kvalitet.

Konsernpolicy HR

Avinors HR-konsernpolicy beskriver de overordnede prinsippene for HR i Avinor, og legger blant annet vekt på å integrere risikovurderinger som en del av sikkerhetsarbeidet hvor alle uønskede hendelser skal rapporteres og brukes som grunnlag for kontinuerlig forbedring. For mer informasjon om HR policy se kapittel S1-1 for mangfold, likestilling og inkludering.

Konsernpolicy Sikkerhet og kvalitet

Avinors konsernpolicy for sikkerhet beskriver overordnede prinsipper for sikkerhet og kvalitet i Avinor, herunder HMS, beredskap, security og flysikkerhet. HMS, beredskap, security og flysikkerhet. Denne policyen er nærmere beskrevet i kapittel S4-1 Security.

Lovkrav og internasjonale retningslinjer

Avinor følger norsk lov, samt de særskilte krav som gjelder Avinorkonsernet som et heleid statlig aksjeselskap. Dette sikrer også samsvar med gjeldende internasjonale retningslinjer på området. Norsk lovgivning er strengere på en rekke arbeidstakerrettigheter

enn internasjonale standarder, spesielt innen HMS. I henhold til norsk lov er menneskehandel, tvangsarbeid, barnarbeid og annet påtvunget arbeid ulovlig.

Streng regulering og forskriftskrav innen HMS ivaretar arbeidstakernes rettigheter, og Avinor rapporterer på definerte HMS-verdier, inkludert skader og ulykker, som fastsatt av norsk regulering og lov.

S1-2 Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger

Avinor har en vernetjeneste som spiller en viktig rolle i HMS-arbeidet og sikrer kontakt og påvirkning fra egne ansatte og arbeidstakerrepresentanter. Konsernet har et tett samarbeid med vernetjenesten og har arbeidsmiljøutvalg på ulike nivåer. Arbeidsmiljøutvalgene består av et likt antall representanter fra de ansatte og fra ledelsen, og de har faste møter gjennom året. Konsernleder har det øverste ansvaret for å sikre at kontakten finner sted.

Det gjennomføres risikovurderinger av hvordan kjemisk, biologisk, organisatorisk, psykososialt og fysisk arbeidsmiljø påvirker de ansatte. Det er etablert egne utvalg for å ivareta forhold som antas å ha negativ påvirkning på spesielt utsatte ansatte. Blant disse er kjemikalieutvalg, IA-utvalg, AKAN-utvalg og en CISM-/Kollegastøtteordning, som fungerer som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg (SAMU).

S1-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer

Alle ansatte skal rapportere inn skader, ulykker og sykefravær med årsak i arbeidsrelatert skade gjennom eget avvik- og oppfølgingssystem for HMS. Verdiane overvåkes kontinuerlig og rapporteres kvartalsvis til konsernledelsen og Sentralt arbeidsmiljøutvalg. Systemet har vært benyttet over flere år og har vist effekt ved at ytterligere tiltak har bidratt til å senke antallet skader og ulykker.

Avinor har også etablerte varslingskanaler hvor ansatte kan gi uttrykk for bekymringer. Se nærmere omtale av rutiner for varslingskanaler i kapittel S1-3 for mangfold, likestilling og inkludering.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Løpende tiltak

Styringssystem

Avinors styringssystem for HMS er utformet for å sikre at konsernet opererer i samsvar med lover og forskrifter innen området, samt å beskrive ansvar og roller for HMS-arbeidet. Systemet inkluderer overvåkning og registrering av HMS-avvik, som er et viktig tiltak for å øke fokus og redusere antall skader og ulykker blant ansatte. Konsernet har et eget informasjonsnettsted for kommunikasjon

og opplæring i HMS-rutiner, samt pålagt opplæring tilpasset den enkelte funksjons arbeidsoppgaver. For enkelte funksjoner er opplæring obligatorisk for å oppnå sertifisering, som sikrer trygge arbeidsforhold, spesielt for ansatte som er utsatt for kjemikalier.

HMS-styringen inneholder elementer som er nødvendige for å drifte enhetene i henhold til fastsatte eksterne og interne rammebetingelser, samt interne målsettinger for HMS-arbeidet. Alle ansatte i Avinor kan påvirke HMS-forholdene i konsernet og er ansvarlige for å følge relevante prosedyrer og instruksjoner for den jobben som skal gjøres.

Verneombud

Verneombud gjennomfører årlige fysiske vernerunder på ulike lokasjoner. Dette bidrar til å avdekke ukjente forhold og gir økt innsikt i arbeidsmiljøet. Verneombudene i Avinor ivaretar arbeidstakernes interesser i arbeidsmiljøsaker, overvåker og rapporterer HMS-avvik, deltar i kartlegging og risikovurdering av arbeidsmiljøet, identifiserer risikoutsatte funksjoner og områder og samarbeider med ledelsen om tiltak for å redusere risikoen for skader og ulykker. Gjennom sitt arbeid bidrar verneombudene til å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær. Opplæring og kompetanseutvikling er sentrale elementer i verneombudenes arbeid. Alle verneombud får nødvendig opplæring i relevante prosedyrer og verktøy, slik at de kan utføre sine oppgaver effektivt. Dette sikrer at verneombudene er godt rustet til å håndtere HMS-utfordringer og bidra til et sikkert arbeidsmiljø. Verneombudene er også involvert i kontinuerlig overvåking og forbedring av HMS-arbeidet. De rapporterer regelmessig om HMS-tilstanden og foreslår forbedringer basert på sine observasjoner og erfaringer.

Overvåking og risikovurdering

Overvåking innebærer systematisk innsamling og analyse av data om HMS-avvik, skader og ulykker. Dette gir Avinor mulighet til å identifisere trender og mønstre, og dermed iverksette målrettede tiltak for å redusere risikoen for fremtidige hendelser.

Avinor kartlegger systematisk risikoutsatte funksjoner og områder for å identifisere potensielle farer og sårbarheter. Basert på denne kartleggingen utarbeides spesifikke tiltak og handlingsplaner for å redusere risikoen for skader og ulykker. Vurderingene gjennomføres regelmessig for å sikre at tiltakene er effektive og oppdaterte. Dette bidrar til å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær gjennom forebyggende arbeid.

Implementeringen av overvåkings- og risikovurderingsprosesser er godt forankret i Avinors HMS-styringssystem. Alle ansatte får nødvendig opplæring i relevante prosedyrer og verktøy, og det er klare retningslinjer for hvordan avvik skal rapporteres og håndteres. Dette sikrer at HMS-arbeidet er effektivt og at alle ansatte er involvert i å opprettholde et sikkert arbeidsmiljø.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og risikoer og muligheter håndteres

H1 og H2-verdier
Avinor har utarbeidet måltall for H1 og H2 med utgangspunkt i den overordnede overordnede ambisjonen om lave frekvenser av skader med og uten fravær som er formålet i Avinor sin strategi. Avinor måler H1 og H2 i tråd med etablert bransjestandard, og kravene i ESRS-standarden. Målsetningene er satt til henholdsvis 3 og 10, og er vedtatt i Samarbeids- og arbeidsmiljøutvalget (SAMU) hvor arbeidstakerrepresentanter også har vært delaktige i fastsettelsen. Dette i henhold til Arbeidsmiljøloven § 3-1 (2) a), som fastslår at arbeidsgiver setter målene for HMS (H1 og H2), og at dette skal gjøres i samarbeid med arbeidstakerne og deres tillitsvalgte.

Resultater og fremdrift:
H1 og H2-verdier fremgår av tabell S1-14.1. Den rapporterte skadefrekvensen i 2024 er lavere enn de offentliggjorte målene. Utviklingen på H1 og H2 har vært stabil de siste årene.

Alle ansatte i Avinor skal rapportere inn skader, ulykker og sykefravær med årsak i arbeidsrelatert skade gjennom eget avvik og oppfølgingssystem for HMS. Verdien overvåkes kontinuerlig og rapporteres kvartalsvis til konsernledelsen og Sentralt arbeidsmiljøutvalg seks ganger per år. Systemet og rutinen har vært benyttet over flere år og har vist effekt gjennom at det har blitt igangsatt ytterligere tiltak som har bidratt til å senke antallet skader og ulykker på egne ansatte gjennom systematisk arbeid. Måloppnåelse diskuteres jevnlig med Verneombud og ansattrepresentanter.

S1-14 Måleindikatorer for arbeidsmiljø

Tabell S1-14.1 Måleindikatorer for arbeidsmiljø	2024	2023	Mål*
Prosentandelen av ansatte i egen arbeidsstyrke som er omfattet av foretakets arbeidsmiljøsystem	100 %	100 %	
Antall dødsfall	-	-	
Antall arbeidsrelaterte ulykker uten fravær	13	10	
Antall arbeidsrelaterte ulykker med fravær	10	9	
H1-frekvens	2,1	2,4	3
H2-frekvens	4,8	4,8	10

*Det er kun satt tidsbestemte, resultatorienterte og målbare mål der dette er angitt i tabellen

S1-17 Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd

Tabell S1-17.1 Tilfeller av forskjellsbehandling – herunder trakassering

	2024
Samlet antall tilfeller av forskjellsbehandling, herunder trakassering	-
Antall klager som er inngitt via kanaler for å gi uttrykk for bekymringer	-
Samlet beløp for bøter, sanksjoner og skadeserstatning som følge av overnevnte hendelser og klager	-

Tabell S1-17.2 Alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter

	2024
Antall alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med foretakets arbeidsstyrke	-
Samlet beløp for bøter, sanksjoner og skadeserstatning som følge av overnevnte hendelser og klager	-

Manglende kompetanse til å gjennomføre strategi

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Kompetanse	Manglende kompetanse til å gjennomføre strategi	Avinor har en ambisiøs konsernstrategi som krever ferdigheter og kompetanse for å lykkes. Det er en risiko for at Avinor ikke lykkes med å tiltrekke, beholde, og utvikle den nødvendige kompetansen til oppnå konsernets mål.	R		Egen drift	

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

HR-konsernpolicyen ivaretar alle eksterne og interne krav til kompetanse, opplæring og trening, og understøtter konsernstrategien. Den konsernovergripende policyen for helhetlig risikostyring og HR-policyen dekker arbeidet med den finansielle risikoen knyttet til manglende kompetanse til å gjennomføre strategi. Se nærmere beskrivelse av Avinors HR-konsernpolicy i S1-1 Mangfold, likestilling og inkludering.

Avinors konsernovergripende policy for helhetlig risikostyring gir føringer for oppfølging av risikoer basert på ISO 31000-prinsippene. Policyen sikrer en enhetlig tilnærming til identifisering, evaluering, håndtering og overvåking av risikoer gjennom en standardisert prosess. Opplæring og kompetansebygging for ansatte med ansvar for risikostyring er identifisert i selskapets strategiske risikostyring, og risikoeiere rapporterer status og vurdering regelmessig.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Rekruttering

Avinor har etablert en struktur for etterfølgerplanlegging for nøkkel- og lederroller. Videre er det etablert et kompetanseråd for å sikre at rekrutteringer samsvarer med konsernets kompetansebehov. Dette skal sikre relevant kompetanse både på kort og lang sikt.

Kompetanseutvikling

Det er innført flere tiltak for å sikre riktig kompetanseutvikling. Dette omfatter både introduksjonsprogram for nyansatte, løpende opplærings- og utviklingsaktiviteter, og lederutviklingsprogram med fokus på strategisk kompetanseheving og prioriterte ledelsesaspekter. Gjennom mål- og utviklingssamtaler identifiseres individuelle kompetanseutviklingsbehov og vurdering av potensielle etterfølgere for nøkkelroller. Det er innført økt krav til kompetanseoverføring ved bruk av eksterne konsulenter. Formålet med tiltaket er å sikre riktig kompetanseutvikling, være en attraktiv arbeidsplass, effektiv organisasjon og teknologidrevet fremtidsrettet luftfartsaktør. Tiltaket er et kontinuerlig og langsiktig initiativ som gjelder både for egne ansatte og eksterne som potensielt ønsker å jobbe i Avinor.

Handlingsplaner

Etablerte prosesser og dokumenter ivaretar både lovpålagte og strategiske kompetansebehov. Dette inkluderer pågående arbeid med å utarbeide konkrete handlingsplaner for kompetanseskifte i hver divisjon, ressursplaner for kompetanseutvikling, intern mobilitet og strategisk rekruttering, samt systematisk bruk av mål- og utviklingssamtaler (MUST) for å identifisere kompetansebehov. Forventet resultat er å redusere risiko og sikre at implementerte tiltak følges opp kontinuerlig, samt å sikre fremdrift og måloppnåelse. Tiltaket er et kontinuerlig, langsiktig initiativ som gjelder både for egne ansatte og eksterne som potensielt ønsker å jobbe i Avinor.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes, og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Konsernet har ikke fastsatt målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål eller indikatorer for oppfølging av tiltak. I stedet følges risikoen opp med definerte tiltak og handlingsplaner, og effekten av disse evalueres løpende. Effektiviteten av strategier og tiltak med hensyn til risikoen følges opp kvartalsvis gjennom konsernets styringsprosess for konsernstrategien. Selv om det ikke er definert et ambisjonsnivå for å evaluere fremgang for den vesentlige risikoen, og det ikke er satt en basisperiode for vurdering av fremgang, sikres likevel kontinuerlig overvåking og tilpasning gjennom denne styringsprosessen.

Resultater og fremdrift

De siste årene har det vært tatt store løft for å dekke opp for manglende kompetanse og redusere risiko, spesielt innen teknologikompetanse. Tiltakene har vist seg å være vellykket, og konsernet har nå større kontroll på kompetansebehovet. Effektive tiltak har blitt implementert, og dette har ført til redusert finansiell risiko. Arbeidet fortsetter med stort fokus i kommende perioder for å opprettholde og forbedre disse resultatene.

S1 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
S1-6	Kjønnsfordeling ansatte	Antall ansatte er definert som heltidsekvivalenter. Kjønn tilsvarer kjønn som angitt av de ansatte selv.
S1-6	Opplysninger om foretakets ansatte	% personalgjennomtrekk er beregnet basert på antall ansatte som har sluttet, beregnet som sum antall ansatte som fratrer frivilling eller på grunn av oppsigelse, pensjonering eller dødsfall i tjenesten, og totalt antall ansatte.
S1-9	Mangfoldsparamter toppledelse	Toppledelsen er definert som konsernledelsen og nivået under konsernledelsen
S1-9	Aldersfordeling ansatte	Antall ansatte er målt i fulltidsekvivalenter
S1-14	Antall dødsfall	Antall dødsfall måles som dødsfall som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert dårlig helse
S1-14	H1 og H2	H1 beregnes som totalt antall personskader med fravær de siste 12 månedene, delt på antall årlige arbeidstimer de siste 12 månedene x 1 000 000. H2 beregnes som totalt antall personskader med og uten fravær de siste 12 månedene, delt på antall årlige arbeidstimer de siste 12 månedene x 1000 000. Avinor følger norsk lovgivning. Alle skader skal rapporteres i Avinors avvikssystem. Avinor har retningslinjer innen personskade som beskriver hvilke hendelser som skal registreres og hvordan. Avinor har et timeregistreringssystem der antall arbeidede timer blir registrert.
S1-17	Tilfeller av forskjellsbehandling	Bøter, sanksjoner og erstatningskrav bokføres som ‘andre driftskostnader’. Avinor har ikke mottatt noen av disse som følge av forskjellsbehandling eller trakassering i rapporteringsåret, og utgjør derfor ingen del av ‘andre driftskostnader’ i år. Data er samlet inn via formelle varslingskanaler samt varsler mottatt gjennom leder eller avdeling for Compliance. Alle varsler blir vurdert av avdeling for Compliance Konsern. Dersom forholdet det varsles om ikke er i tråd med gjeldende lover eller interne retningslinjer konkluderes det med kritikkverdig forhold. Disse følges opp i linjen som har ansvar for gjenoppretting av forholdet. Oppfølging i linjen skal rapporteres til varslingsutvalget ved avdeling Compliance Konsern.
S1-17	Alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter	Bøter, sanksjoner og erstatningskrav bokføres som ‘andre driftskostnader’. Avinor har ikke mottatt noen av disse som følge av alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med foretakets arbeidsstyrke i rapporteringsåret, og utgjør derfor ingen del av ‘andre driftskostnader’ i år.

4.3.2 S2 Arbeidere i verdikjeden

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Arbeidsvilkår	Brudd på anstendig arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg og anleggsbransjen	Brudd på anstendige arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg- og anleggsbransjen kan føre til negative konsekvenser for arbeidere i verdikjeden i form av skader og ulykker, samt dårlige leveforhold som manglende lønn, utilstrekkelige boforhold m.m.	FNP		Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt

Avinor benytter tjenesteleverandører for drift, vedlikehold og utvikling av lufthavner, inkludert byggefag, elektrofag, VVS, entreprenører og anleggsarbeidere. Bransjen har utfordringer med arbeidstakerrettigheter, arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, og Avinor har risiko for negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden.

Strategi

S2.SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Rapporteringen på S2 inkluderer alle arbeidere i verdikjeden som kan bli vesentlig påvirket av Avinors virksomhet. Avinor har identifisert en negativ påvirkning, og gjennom DVAen og aktsomhetsvurderinger i tråd med OECD-rammeverket er det identifisert en potensiell negativ påvirkning på arbeidere oppstrøms i verdikjeden for bygg- og anlegg.

Avinor kan indirekte bidra til eller forårsake den negative påvirkningen gjennom leverandører og deres vareproduksjon som benyttes i bygg- og anleggsarbeider. I aktsomhetsvurderingene har Avinor prioritert anskaffelsesområdene med lange leverandørkjeder hvor det er kjent at innsatsfaktorer har en høy risiko for negativ påvirkning og brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter. Innsatsfaktorene omfatter for eksempel trevirke, stål, kobolt og annen elektronikk. Dette er områder med systemisk risiko i leverandørkjedene og dermed for de negative påvirkningene som er identifisert i DVAen.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S2-1 Policyer for arbeidere i verdikjeden

Avinor følger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv og FNs Global Compact-prinsipper, basert på FNs menneskerettighetserklæring, ILO-konvensjoner, Rio-erklæringen og FNs konvensjon mot korrupsjon. Ambisjonen støttes av medlemskap i Etisk Handel Norge, Transparency International Norge og Global Compact. Avinor forplikter seg til å drive virksomheten i tråd med prinsippene for menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder, miljø og anti-korrupsjon.

Avinors arbeid med menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter i verdikjeden er forankret i konsernovergripende styrende dokumenter, som gjelder både oppstrøms og nedstrøms uten unntak. Dokumentene beskriver Avinors ansvar og krav til leverandører og forretningspartnere for å fremme bærekraft, respekt for menneskerettigheter og bekjempe arbeidslivskriminalitet. Daglig leder har det overordnede ansvaret for implementering av policy, mens Avdeling Compliance Konsern sikrer etterlevelse og nødvendig opplæring.

Avinor aksepterer ikke kontraktsparter som utøver eller er assosiert med menneskehandel, tvangsarbeid og barnearbeid. Slike forhold medfører oppsigelse av kontrakt, og Avinor krever at kontraktsparter stiller samme krav til sine kontraktsparter. Avinor vil bidra til gjenoppretting av forholdene.

Spesielt om policy for ivaretagelse av arbeidere i bygg- og anleggsbransjen

Avinor har ikke direkte dialog med arbeidere innen bygg- og anleggsbransjen i utformingen av policy og strategi, men implementerer lovkrav og beste praksis for å redusere og motvirke negativ påvirkning og brudd. Norgesmodellen er en nasjonal strategi som setter seriøsitetskrav for alle anskaffelser i Norge, med mål om å fremme et trygt og seriøst arbeidsliv og bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Modellen er implementert i anskaffelsesloven for å sikre at offentlige anskaffelser og kontrakter inngås med seriøse aktører. Avinor følger regelverket for offentlige anskaffelser og byggherreforskriften. Arbeidernes interesser ivaretas gjennom lovkrav i anskaffelsesloven og føringer i Norgesmodellen som er implementert i Avinors kontraktsvilkår med leverandører.

S2-2 Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger

Avinor bruker innleide ressurser fra Landsorganisasjonen (LO) som LO-koordinatorer på byggeplasser for å avdekke forhold som kan ha negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden. LO-koordinatorene har en uavhengig rolle og bidrar til å sikre at arbeidere kan varsle om forhold via en uavhengig part. Avinor har erfart at tiltaket er effektivt og at arbeidere oppsøker og tar kontakt med koordinatorene.

Avinor bruker systemene HMSREG og StartBANK for å sikre god monitorering og praksis i oppfølging og kontroll av seriøsitetsskrav. Prosjektledere og fagansvarlige innen seriøsitet og arbeidslivskriminalitet gjennomfører risikobaserte kontroller av prosjekter, leverandører og arbeidere. Prosjektansatte i Avinor har også fått opplæring i å avdekke useriøse forhold på byggeplass.

Rutinene og tiltakene praktiseres gjennom hele prosjektets levetid for å sikre ivaretagelse av arbeidernes rettigheter kontinuerlig. Effekten av rutinene og tiltakene er at det kontinuerlig avdekkes forhold med varierende alvorlighetsgrad som følges opp inntil forholdene er gjenopprettet og avsluttet. Typiske forhold kan være uteblitt utbetaling av lønn, overtidarbeid uten overtidsbetaling og brudd på hviletid eller tilstrekkelige bo- og sanitærforhold.

Avinor har en egen fagsjef som er ansvarlig for at Avinors rutiner følges samt kontinuerlig forbedring og gjenoppretting av forhold som avdekkes. Rutinene og kravene som stilles for å ivareta arbeidernes rettigheter er i tråd med Avinors overordnede ambisjon om ansvarlig virksomhet beskrevet i S1-2.

S2-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer
Avinor er forpliktet til å gjenopprette negativ påvirkning gjennom arbeidsmiljøloven, byggherreforskriften og åpenhetsloven. Ved avdekking av negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden krever Avinor retting av avvikene, som hovedsakelig avdekkes gjennom seriøsitetsskontroller. Fagansvarlige følger opp avvikene og alvorlige avvik meldes til Arbeidstilsynet. Dersom avvikene ikke rettes, gjennomføres sanksjoneringstiltak som bøter, midlertidig stans i kontrakt eller kansellering av kontrakt. Forhold kan også avdekkes gjennom leverandøroppfølging og aktsomhetsvurderinger hos aktører i verdikjeden.

Alle prosjektmedarbeidere har plikt til å melde fra ved mistanke om useriøsitet, arbeidslivskriminalitet og andre kritikkverdige forhold. Medarbeidere kan ta kontakt, også konfidensielt, med fagsjef seriøsitet og a-krim for råd og bistand i forhold som gjelder lønns- og arbeidsvilkår eller arbeidslivskriminalitet. Henvendelser kan også rettes til LO-koordinator.

Avinor og Skatteetaten har forpliktet seg til å arbeide aktivt for seriøsitet og mot arbeidslivskriminalitet for å motarbeide useriøsitet og negative konsekvenser for arbeidere. Avtalen bidrar til at Avinor enklere kan hente inn informasjon om verdikjeden for å sikre at arbeidere blir ivare tatt.

Avinors rutiner og systemer for oppfølging av seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i bygg- og anleggssektoren er i henhold til lovkrav og forskrifter fra norske stat og etter anbefaling fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Avinor samarbeider også med andre offentlige byggherrer om beste praksis og private entreprenører og virksomheter i bygg- og anleggssektoren. På denne måten sikres det at Avinors systemer er på lik linje med ellers i bransjen, som også sikrer at arbeidere i verdikjeden forholder seg til samme rettigheter og rutiner som hos andre virksomheter.

Avinor gjennomfører ikke egne undersøkelser av hvorvidt arbeidere i verdikjeden vet om eller stoler på Avinors varslingskanaler. Kombinasjonen av preventive tiltak som er beskrevet over som kontroller, bakgrunnssjekker, varslingskanaler, oppfølging av økonomiske forhold, datadeling med myndigheter og tilstedeværelse av uavhengig tredjepart (LO-koordinator) oppleves å ha god effekt for å forhindre negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden, og er i tråd med etablert praksis innen bygg- og anleggsbransjen.

Avinor har en etablert varslingskanal. Se omtale av varslingsrutiner i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling. I tillegg til varslingskanal praktiserer Avinor bruk av LO-koordinator for å fange opp kritikkverdige forhold gjennom fysisk tilstedeværelse på byggeplass.

S2-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene
Avinor gjennomfører årlige vurderinger av risiko for å identifisere mulig og faktisk negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden, både i egen virksomhet og verdikjeden. Det utarbeides handlingsplaner for identifisert risiko og oppfølging av disse. Effektive tiltak for å redusere potensiell og faktisk risiko vurderes kontinuerlig. Avinor samarbeider med offentlige byggherrer og bransjenettverk om beste praksis og effektive tiltak, samt deling av informasjon. Kvartalsvis rapporteres avdekkede forhold og effekten av eksisterende tiltak til ledelsen i avdeling for prosjekt og utbygging. Eksterne revisjonsparter benyttes regelmessig for å vurdere om implementerte rutiner og systemer fungerer etter hensikt og er effektive.

Avinor følger loven om offentlige anskaffelser. Krav i forbindelse med innkjøp og anskaffelser, samt oppfølging av kontrakter, er Avinors viktigste virkemiddel for å sikre arbeidstakernes rettigheter. Dette inkluderer ansvarlighet og seriøsitet i bygg- og anleggskontrakter. Nedenfor følger en beskrivelse av tiltak for å redusere negativ påvirkning.

Ansvarlig innkjøpspraksis
Avinor stiller krav om bærekraft i alle innkjøp av varer og tjenester. Alle kontraktsparter må signere Avinors etiske retningslinjer for leverandører, som krever etterlevelse av menneskerettigheter, arbeidsstandarder, HMS, ytre miljø og ansvarlig forretningspraksis. Kravene gjelder hele leverandørkjeden og gir Avinor rett til å revidere og kansellere avtaler ved brudd på kontraktsvilkår.

Seriøsitetsskrav i bygg og anleggskontrakter
Avinor stiller krav om at det kun kan benyttes to ledd i verdikjeden for leveranser av bygg- og anleggstjenester. Hovedleverandøren har ansvar for å videreføre samtlige krav som Avinor stiller i sine avtaler med underleverandører. Avinor benytter HMSREG for oppfølging av seriøsitet, etterlevelse av lov, forskrift og seriøsitetssbestemmelser, kontroll over leverandører og deres mannskap, samt motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Leverandørene skal benytte StartBANK (eller tilsvarende system) for å sikre seriøsitet hos leverandører. Det gjennomføres regelmessige kontroller etter et risikobasert utplukk. Avinor utfører oppsøkende virksomhet på bygg- og anleggsprosjekter for å påse at arbeidsforholdene er i henhold til norske lønns- og arbeidsvilkår.

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

Oppfølging av krav til etikk og sosialt ansvar

Alle leverandører og forretningspartnere til Avinor må signere avtalekrav som forplikter dem til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger for å kartlegge risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Flere leverandører har blitt fulgt opp eksplisitt på kontraktskravene til etikk og ansvarlighet og kontraktene følges opp kontinuerlig. Dette gjøres for å bevisstgjøre forretningspartnere om viktigheten av etikk og sosialt ansvar og for å bidra til mer sosialt bærekraftige verdikjeder nasjonalt og globalt.

Revisjon av prosesser og krav innen seriøsitet og arbeidslivskriminalitet

I 2023 og 2024 ble enkelte seriøsitetsbestemmelser og kontraktkrav revidert som følge av endrede lov- og forskriftskrav, inkludert Norgesmodellen. I samme periode ble det gjennomført en revisjon av arbeidet med seriøsitetskrav og rutiner i to større prosjekter for å avdekke svakheter og forbedringspotensial i Avinors egne rutiner. Anbefalte forbedringer er under vurdering og implementering. Blant annet er det implementert en ny rutine for å sikre at alle seriøsitetskrav er oppfylt ved igangsettelse av prosjekter gjennom nye rutiner for oppstartsmøter i bygg- og anleggsprosjekter hvor fagsenteret for seriøsitet og A-krim deltar.

Avinor har ikke avdekket alvorlige brudd eller andre forhold på menneske- og arbeidstakerrettighet i inneværende rapporteringsår i verdikjeden hverken oppstrøms eller nedstrøms. Mindre alvorlige brudd har blitt avdekket og rettet ovenfor berørte parter. Avinor har et eget fagsenter og fagsjef for seriøsitet og a-krim. Fagsenteret har som sin overordnede oppgave å sikre at Avinor har et styringssystem som beskriver god, felles praksis for utvikling og gjennomføring av bygg- og anleggsprosjekter og at seriøsitetskrav etterleves. De større utbyggingsprosjektene har egne ressurser som følger opp seriøsitetsbestemmelsene. I de mindre prosjektene er det ofte prosjektleder som har ansvaret.

Mål og måleindikatorer

S2-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Avinor har foreløpig ikke satt måltall for vesentlige påvirkninger av arbeidere i verdikjeden. Avinor har en nullvisjon for skader og ulykker i bygg- og anleggsprosjekter, som følges opp med egenrapporteringskrav fra leverandører. Seriøsitetskontroller gjennomføres hos leverandører og underleverandører. Det rapporteres kvartalsvis på arbeidet med seriøsitet og arbeidslivskriminalitet, samt i forbindelse med årlig rapportering av redegjørelse for Åpenhetsloven.

4.3.3 S3 Berørte Samfunn

95 prosent av Norges innbyggere bor innen en times kjøring fra en Avinor-flyplass. Samtidig nyter hele nasjonen godt av de økonomiske og sosiale fordelene knyttet til flyplasser og kan dermed betraktes som en del av samfunnet som påvirkes av Avinors virksomhet.

Strategi

S3.SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Positive ringvirkninger fra flyplasser

De positive ringvirkningene av flyplasser kan deles inn i 4 kategorier: direkte, indirekte, induserte og katalytiske effekter. Avinors egen virksomhet har en direkte effekt ved å skape arbeidsplasser knyttet til drift av lufthavnen. Direkte effekter inkluderer også arbeidsplasser som skapes oppstrøms og nedstrøms i verdikjeden, som i restauranter, butikker og flyselskaper. Indirekte effekter oppstår gjennom kjøp av varer og tjenester fra leverandører i verdikjeden. Tilsvarende gjelder for induserte og katalytiske effekter, hvor induserte effekter omfatter de varer og tjenester som de ansatte og selskaper knyttet til lufthavnen som flyselskaper, handlingselskaper og catering ved flyplassen etterspør, mens katalytiske effekter omfatter hvordan flyplassene legger til rette for videre økonomisk aktivitet og utvikling.

PFAS

PFAS-utlekking fra eksisterende forurensset grunn påvirker hovedsakelig innbyggerne i nærheten av flyplasser og områder der PFAS lekker ut i vann og grunn. De negative effektene av PFAS-utslipp er systemiske og skyldes langvarig bruk av PFAS-holdig brannskum og Avinors tilrettelegging for lufttrafikk. Det er gjort grundige analyser av hvilke naturområder og naboer som er rammet. Se nærmere omtale av PFAS i kapitlene E2 og E4.

Fly- helikopterstøy

Fly- og helikopterstøy påvirker i hovedsak naboer bosatt i nærheten av flyplassene, samt ansatte på flyplassene. De negative effekter fra fly- og helikopterstøy er en systemisk påvirkning og oppstår i sammenheng med Avinors rolle i å tilrettelegge for lufttrafikk. Det er ikke gjort særskilte analyser for å vurdere om det er visse undergrupper eller demografier som er spesielt utsatt for negativ påvirkning fra fly- og helikopterstøy. Se nærmere omtale av fly- og helikopterstøy i kapittel E2.

S3-1 Policyer for berørte lokalsamfunn

Hensikten med konsernpolicyen er å gi overordnede føringer for Avinor sitt arbeid med etikk og samfunnsansvar. Policyen skal reflektere de regulatoriske krav som påligger foretaket gjennom vedtekter, oppdrag og lovverk. Avinor administrerer betydelige verdier på vegne av samfunnet og utfører sitt samfunnsoppdrag med hensyn til mennesker, dyr, samfunn og miljø. Avinor stiller strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningspraksis. Policyen omfatter hele Avinor konsernet, aktivitet i egen

virksomhet, anskaffelser og hele Avinors verdikjede. Compliance avdelingen er ansvarlig for oppfølging og utarbeidelse av policyen.

Avinor etterlever OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene fra FNs Global Compact, basert på FNs menneskerettighetserklæring, ILO-konvensjonene, Rio-erklæringen og FNs konvensjon mot korrupsjon. Ambisjonen understøttes gjennom medlemskap i Etisk Handel Norge, Transparency Norway og Global Compact.

FNs bærekraftmål omfatter ivaretagelse av menneskerettigheter, inkludert urfolks rettigheter. I Avinors avtaleverk for ansvarlig forretningsførsel stilles det krav til at kontraktsparter bidrar til å ivareta menneskerettigheter. Avinor har et eget punkt som sikrer at produksjon og bruk av naturressurser ikke ødelegger ressurs- og inntektsgrunnlaget for urfolk eller andre marginaliserte grupper, for eksempel ved beslaglegning av landarealer eller uforsvarlig bruk av vann.

Avinor skal aktivt arbeide med aktsomhetsvurderinger i henhold til internasjonale rammeverk og nasjonal lovgivning for å sikre bærekraftig forretningspraksis. Aktsomhetsvurderinger innebærer å vurdere risiko for å respektere og ivareta mennesker, dyr, samfunn og miljø både i egen virksomhet og leverandørkjede.

Avinor skal utøve sitt samfunnsansvar ved å operere bærekraftig, sikkert og effektivt, samt respektere grunnleggende menneskerettigheter i samsvar med internasjonale konvensjoner og norske lover. Overholdelse skal sikres gjennom aktsomhetsvurderinger og konstruktiv dialog med lokalsamfunn. Dette inkluderer også urbefolkning uten at dette er særskilt beskrevet i policy-dokumenter.

Avinor er forpliktet til oppfølging og avhjelping ved vesentlige påvirkninger der slike identifiseres. Avinor har ingen kjennskap til manglende overholdelse av disse veiledningene.

Økonomiske ringvirkninger av flyplasser

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Samfunnenes økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Binde Norge og Verden sammen - Økonomiske ringvirkninger fra flyplassen	Positive ringvirkninger på lokalsamfunn fra aktiviteten som følger med lufthavner.	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 Policyer for berørte lokalsamfunn

Arbeidet med å fremme de positive økonomiske ringvirkningene av flyplasser er forankret i eierskapsmeldingen, konsernstrategien og Rotate-programmet for ruteutvikling. Rotate-programmet er en del av Avinors konsernstrategi mot 2030 og har som mål å øke tilgjengeligheten til og fra Norge for innbyggere, næringsliv og internasjonal turisme ved å videreutvikle Avinor-nettverket og Oslo lufthavn (OSL) som hub. Programmet er spesielt utarbeidet for å oppfylle Avinors samfunnsoppdrag gjennom aktiv trafikkutvikling. Ved å utvikle tilgjengelighet og trafikkstrømmer bidrar prosjektet til å styrke finansieringsgrunnlaget i Avinor-modellen.

Ansvarlig for gjennomføring av strategien er Konserndirektør for Kommersiell styring og utvikling. Programmet er forankret i eierskapsmeldingen og samfunnsoppdraget, og tar hensyn til interessenter innen reise- og næringsliv og det offentlige. Informasjon om programmet gjøres også offentlig tilgjengelig i omtale i årsberetningen, herunder bærekraftrapporten.

Rotate-programmet er en viktig del av Avinors arbeid med å fremme de økonomiske ringvirkningene av flyplasser, og det er korrelert med og fremmer de positive ringvirkningene generert av flyplasser. Ved å utvikle tilgjengelighet og trafikkstrømmer bidrar prosjektet til å styrke finansieringsgrunnlaget i Avinor-modellen. Arbeidet er rettet mot organisasjonens egen drift, med implikasjoner for det norske samfunnet som helhet.

S3-2 Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger

Avinor driver et landsdekkende nettverk av lufthavner som påvirker Norges befolkning direkte og indirekte. Befolkningens perspektiver ivaretas gjennom Samferdselsdepartementet (eier) og eierskapsmeldingen, hvor regjeringen redegjør for retningen i det statlige eierskapet. Administrerende direktør har ansvar for kontakten med eier via styret, mens direktør for trafikkutvikling har operasjonelt ansvar for internasjonal ruteutvikling og kontakt med lokalsamfunnet. Avinor opprettholder også dialog med lokale interesseorganisasjoner, kommuner og aktører som Innovasjon Norge, Fjord Norge og Visit Tromsø.

Når Avinor vurderer potensial for nye direkteruter opprettes det dialog med lokale aktører for å bistå med etableringen av flyruter og forutsigbarhet for flyselskapene.

Effekten av Avinors samfunnskontakt knyttet til ruteutviklingsarbeidet observeres gjennom resultater, eksempelvis faktisk ruteutvikling.

S3-4 – Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på berørte lokalsamfunn og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med berørte lokalsamfunn, og effektiviteten av disse tiltakene

Tiltakene knyttet til Rotate-programmet skal øke tilgjengeligheten til og fra Norge for innbyggere, næringsliv og internasjonal turisme, og på den måten fremme de økonomiske ringvirkningene knyttet til Avinors flyplasser. Forventede resultater inkluderer etablering av ruter og kapasitet fra flyselskapene, som understøtter konsernstrategien.

Spesifikke tiltak inkluderer opprettelse av incentiver og andre virkemidler som øker Avinors attraktivitet for flyselskaper, utvikling av nye kommersielle tiltak for å stimulere trafikkutvikling, etablering og utvikling av samarbeid med nærings- og reiseliv, nasjonalt og lokalt, og etablering av sterkere partnerskap med flyselskaper. Disse tiltakene støtter Avinors overordnede mål om å øke tilgjengeligheten og fremme de økonomiske ringvirkningene av flyplassene.

Det kontinuerlige arbeidet berører alle Avinors flyplasser og Norges befolkning som helhet. Tiltakene krever ikke betydelige drifts- eller investeringsutgifter utover ordinær drift. Avinor følger opp hvorvidt tiltakene påvirker antall direkteruter til utlandet, men det gjøres ingen særskilte undersøkelser om dette gir de tilsiktede resultatene for de berørte samfunnene.

Mål og måleindikatorer

S3-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Avinor har ingen målbare, resultatorienterte mål i henhold til definisjonen i ESRS-standardene for oppfølging av Rotate-programmet. Det følges imidlertid opp i hvilken grad strategien og tiltakene beskrevet har en ønsket effekt. Dette gjøres ved å følge opp relevante indikatorer som er vurdert som gode proxyer på vår evne til å skape aktivitet på våre flyplasser. Det er ikke satt noe definert ambisjonsnivå på parameterne, og dermed heller ikke satt noen definert basisperiode.

Avdelingen for trafikkutvikling i Avinor rapporterer på fremdrift og effekten av tiltak og effekten av disse til konsernledelsen. Dette sikrer at Avinor kan justere og tilpasse tiltakene etter behov for å oppnå ønskede resultater og bidra til selskapets overordnede må.

PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Forurensning av vann og grunn	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum benyttet ved Avinors lufthavner.	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt
Vann og Sanitære Forhold		Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner.				
Arealrelaterte påvirkninger		PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til potensielle helse- og miljøproblemer.				

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 – Policyer for berørte lokalsamfunn

Policyer knyttet til håndtering av PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn er omtalt i kapittel 4.2.2 Miljøpolicy.

S3-2 – Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger

Tiltakene for å håndtere faktiske påvirkninger er satt i henhold til forventninger og pålegg fra Miljødirektoratet. For betydelige saker utarbeides egne kommunikasjonsplaner, såkalt ‘Plan for samfunnskontakt’, som beskriver dialogen med befolkningen, politikere, lokale interesseorganisasjoner, kommuner og andre viktige aktører. Saker kan eskaleres til sentralt nivå ved behov.

For håndtering av PFAS-forurenset grunn er det laget en egen kommunikasjonsplan som går i detalj på spesifikke flyplasser, for eksempel knyttet til drikkevann i Bergen. Avinor sikrer tilgjengelig og oppdatert informasjon om PFAS, tiltak for å redusere negativ påvirkning, samt potensielle helseeffekter gjennom nettsiden ‘PFOS i fokus’.

Avinor organiserer møter med berørte samfunn og er i direkte dialog med individer i områder som er mest berørt. Eksempler inkluderer Bergen og Kristiansund. Dialogen sikrer at informasjon når lokalbefolkningen og at Avinor fanger opp kritisk informasjon for å redusere negativ påvirkning.

Avinor benytter ikke lenger PFAS i sin virksomhet, og samfunnskontakten er relevant for oppryddingsfasen. Det er en kontinuerlig dialog med lokalsamfunnet, og Avinor har utnevnt en egen leder med ansvar for PFAS-programmet.

S3-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørte lokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer

Avinor har opprettet nettsiden ‘PFOS i fokus’ som kontinuerlig oppdateres med relevant informasjon. På denne nettsiden er det også publisert en e-postadresse hvor berørte samfunn kan henvende seg direkte til foretaket med sine bekymringer eller behov. Både nettsiden og e-postkontoen administreres av Avinor. Kanalen for henvendelser fra berørte samfunn er tilgjengelig på Avinors nettside, og leder for PFAS-programmet har ansvar for å følge opp henvendelser sendt gjennom den dedikerte e-postkanalen. Det finnes ingen spesifikke prosedyrer for å sikre at kanalene fungerer effektivt, og det foretas ingen særskilte vurderinger av hvorvidt berørte samfunn er kjent med eller har tillit til disse strukturene. Avinor følger generelle strategier og policyer for etikk og samfunnsansvar, men har ikke innført ytterligere strategier for beskyttelse mot represalier utover varslingskanalen. Det er ikke rapportert noen alvorlige spørsmål og hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med berørte samfunn i 2024.

Varslingskanaler

Avinor har en etablert varslingskanal som forvaltes av et eget organ som er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

Mål og måleindikatorer

S3-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Se kapittel E2 for omtale av mål og måleindikatorer knyttet til PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn.

Fly- og helikopterstøy

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Støyforurensning	Fly- og helikopterstøy	Påvirkning på lokalsamfunn og dyreliv i form av støyforurensning hvor Avinor har lufthavner, og omkringliggende områder.	FNP	Selskaps-spesifikk	Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 – Policyer for berørte lokalsamfunn

Policy vedrørende håndtering av støyforurensning er omtalt i kapittel 4.2.2 Miljøpolicy.

S3-2, S3-3 Rutiner for kontakt og for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørtelokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer

Spørsmål knyttet til støy og klager fra naboer til lufthavner kan avdekke unødvendig støybelastning og identifisere muligheter for forbedring. Det er derfor viktig for Avinors sentrale rådgivningsfunksjon å bli informert om støyrelaterte forhold rundt Avinors lufthavner. Dette skjer gjennom en felles portal for klager og spørsmål etablert av Avinor, hvor det er angitt en egen kategori for henvendelser knyttet til støy. På denne portalen publiserer også Avinor på henvendelser om lokale støyforhold, regelverk og rettigheter så langt det er mulig. Portalen for klager er tilgjengelig via Avinors nettsider.

Henvendelser om støy sendt via portalen registreres i Avinors saks- og arkivsystem. Henvendelsene fordeles til riktig saksbehandler eller avdeling for behandling. Saksbehandleren har ansvaret for å følge opp henvendelsen og sørge for at den behandles i henhold til gjeldende lover, forskrifter og interne retningslinjer.

Lovkrav og forskrifter sikrer korrekt håndtering, oppbevaring og tilgjengelighet av dokumenter i offentlig forvaltning. Utover å sikre etterlevelse av lovkrav, er det ingen spesielle samarbeidsordninger med brukerne av portalen for flystøyklager. Det er ingen generell strategi for beskyttelse mot represalier ved støyklager, men håndteringen av klager følger lovkrav knyttet til offentlig forvaltning.

Det er ikke rapportert noen alvorlige spørsmål og hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med berørte samfunn i 2024.

Varslingskanaler

Avinor også har en etablert varslingskanal som forvaltes av et eget organ som er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

Mål og måleindikatorer

S3-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Se kapittel E2 for omtale av mål og måleindikatorer knyttet til fly- og helikopterstøy

4.3.4 S4 Forbrukere og sluttbrukere

Strategi

S4 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Som forbrukere og sluttbrukere regnes passasjerer som reiser via flyplassene, reisefølger, pårørende og andre besøkende på flyplassene, samt ansatte i flyselskap, sikkerhet, service og så videre, som benytter fasiliteter i jobbsammenheng.

Gjennom DVAen gjennomført har Avinor identifisert påvirkninger og risikoer som beskrevet i delkapitlene Safety og Security.. Påvirkningene og risikoene er integrert i Avinors strategi som stadfester at konsernet skal operere sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming. Påvirkningene er systemiske i luftfartsammenheng, og Avinor arbeider aktivt med å håndtere disse problemstillingene ved å gjennomføre ulike tiltak i den daglige driften. Sammenhengen mellom vesentlige temaer og Avinors strategi og forretningsmodell er beskrevet i kapittel ESRS 2 ‘Generelle Opplysninger’, i delkapittel SBM-3.

Flysikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og det skal ikke forekomme luftfartsulykker eller alvorlige personskader der Avinor er involvert.

Avinor har ikke funnet noen økt skaderisiko for spesifikke forbrukere eller sluttbrukere.

S4-1 Generelle policyer for forbrukere og sluttbrukere

Generelle Policys knyttet til forbrukere og sluttbrukere

Som beskrevet i kapittelet «Arbeidstakere i Verdikjeden» følger Avinor OECDs retningslinjer for et ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene til FNs Global Compact i arbeidet med bærekraft. Disse er igjen basert på blant annet FNs menneskerettighetserklæring og Rio-erklæringen. Avinors arbeid med menneske- og arbeidstakerrettigheter i verdikjeden er forankret i konsernovergripende styrende dokumenter, og gjelder også for Avinors forbrukere og sluttbrukere.

Det er ikke registrert noen tilfeller av manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen eller OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper som involverer forbrukere og/eller sluttbrukere.

S4-2 Rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere om påvirkninger

Avinor følger opp klager mottatt fra kunder, flyselskaper og håndteringsselskaper for å identifisere nødvendige tiltak og justere praksis der det er relevant. Innsikt fra klager formidles til relevante avdelinger i Avinor, som har ansvar for å vurdere klagen og eventuelt implementere passende tiltak.

S4-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der forbrukere og sluttbrukere kan gi uttrykk for bekymringer

Varslingskanaler

Avinor oppfordrer forbrukere og sluttbrukere til å gi tilbakemeldinger, fremme klager og stille spørsmål ved å henvende seg til selskapet, enten via tilbakemeldingsskjema tilgjengelig på Avinor.no eller andre kommunikasjonskanaler.

Tilbakemelding og klager

Avinor oppfordrer forbrukere og sluttbrukere til å gi tilbakemeldinger, fremme klager og stille spørsmål ved å henvende seg til selskapet enten via tilbakemeldingsskjema tilgjengelig på Avinor.no eller andre kommunikasjonskanaler.

Retningslinjene for behandling av kundehenvendelser er utarbeidet på bakgrunn av Avinors passasjerstrategi, konsernpolicy for «kunde og marked» og bestemmelser i Forvaltningsloven.

Klagesaker blir arkivert i arkiv- og saksbehandlingssystemet til Avinor. Disse skal håndteres i henhold til veiledning for saksbehandling for å sikre at administrative, lovpålagte dokumentasjonskrav dekkes og at aktiviteter og handlinger dokumenteres på en sikker måte. Dokumenter som forplikter Avinor juridisk, økonomisk eller har betydning for ettertiden skal kunne gjenfinnes og være etterrettelige. Avinor sikrer at systemet for innmelding og behandling av klager er effektive ved å overvåke antall og typer klager mottatt.

I løpet av 2025 vil alle kundehenvendelser og klager bli behandlet av et sentralt kundesenter ved Oslo lufthavn. I forbindelse med denne samkjøringen vil det implementeres ny systemstøtte for generelle kundehenvendelser, noe som vil gi Avinor innsikt i effektiviteten av de interne prosessene.

Det gjøres ingen særskilte vurderinger om forbrukere og sluttbrukere har kjennskap til disse strukturene.

Innmelding av avvik og hendelser

Forbrukere og sluttbrukere har tilgang til å melde inn avvik og hendelse med relevans for sikkerhet, miljø, ansattes eller reisendes sikkerhet hvor det påligger Avinor å gjøre utbedringer og tiltak, samt forhold vedrørende interkontrollforskriften der det påligger Avinor et samordningsansvar. Innmeldingsskjemaet ligger offentlig tilgjengelig på Avinors hjemmesider. Det oppfordres spesielt til årvåkenhet og rapportering av forhold som oppstår på ferdselsområdet.

Innmeldte avvik og hendelser behandles i henhold til rutiner for avviks- og hendelseshåndtering.

Rettferdighetskultur – Just culture

I forbindelse med avviks- og hendelseshåndtering skal det ikke fordeles individuelt ansvar eller skyld. Formålet er å forebygge ulykker og hendelser samt lære av det som har skjedd for å unngå lignende fremtidige hendelser.

Safety

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Personers sikkerhet	Trygge reisende	Sikkerhet og trygghet for reisende gjennom effektivt arbeid innen Safety og Security.	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Havari	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av skader og dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker. De mest sentrale risikoene knyttet til potensielle havarier og skadevirkningene av disse er: Runway incursions (RI) Runway excursions (RE) Foreign object debris (FOD) Birdstrike Droner Brann Mangelfull krisehåndtering.	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

- Runway Incursion (RI): At et luftfartøy, kjøretøy eller person utilsiktet befinner seg på en rullebane som er i bruk.
- Runway Excursion (RE): At et luftfartøy kjører av rullebanen under avgang eller landing.
- Foreign Object Debris (FOD): Løse gjenstander på rullebanen eller andre områder der fly ferdes som utgjør en fare for skade flyet
- Birdstrike: Kollisjoner mellom fugler og luftfartøy.
- Droner: Kollisjoner mellom fly og droner som følge av uautoriserte droner i nærheten av lufthavnen.
- Brann: Brann på Avinor sine lokaliteter

Mangelfull krisehåndtering (for eksempel ved havari): Manglende forberedelser som resulterer i mangelfull krisehåndtering, og redusert effekt av krisetiltak

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S4-1 Policyer for forbrukere og sluttbrukere - Safety

Konsernpolicy

Konsernets Safety-policy har som formål å sikre at flysikkerheten opprettholdes og forbedres.

Flysikkerhet har høyeste prioritet i Avinor. Dette betyr at Avinor arbeider risikobasert for kontinuerlig å forbedre flysikkerheten og tilstrebe beste praksis. Sikkerhetskulturen i Avinor kjennetegnes ved at ledere viser at flysikkerhet har høyeste prioritet, og medarbeidere skal gjør sikre valg med en åpen og rettferdig kultur der hendelser, avvik og forbedringsforslag meldes og analyseres i tråd med prinsippet om «just culture». Dette fremmer åpenhet og læring fra feil uten frykt for represalier. Avinor skal videre ha riktig kompetanse og kapasitet til å utøve oppgavene sikkert.

Utvikling av konsernets policy for flysikkerhet gjøres av Safety-avdelingen i samarbeid med interessenter/selskaper. Policyen revideres periodisk for relevans, og alle. medarbeidere, samt andre som arbeider for eller på vegne av Avinor, skal kjenne til policyen. Policy for flysikkerhet vedtas i Central Safety Review Board (C-SRB) og signeres av respektive accountable managers.

Gjeldende regelverk

Rammene for sikkerhetsarbeidet i Avinor settes av et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Norge følger de internasjonale forpliktelsene 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,herunder utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa.

S4-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere - Safety

Styring Safety

Safety-styringen i Avinor omfatter nødvendige prosesser for å sikre samsvar med lover, krav, forskrifter og øvrige interne og eksterne rammebetingelser. Dette bidrar til god styring av flysikkerheten. Safety-styring inkluderer tiltak for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået i tråd med Avinors mål innen flysikkerhet. Basert på en felles langsiktig visjon etableres strategisk retning, mål og tiltak for safety-styring, som følges opp i virksomhetsgjennomganger.

Styringselementene i safety-arbeidet inkluderer overholdelse av lover og krav, sikkerhetsorganisering med definerte roller og ansvar for flysikkerhet, systemer for avvikshåndtering og oppfølging, samt risikostyring for å sikre at lufthavner har identifisert og analysert farer. Ytelsen til sikkerhetsprosessene og flysikkerhetsprestasjonen overvåkes, og det gjennomføres regelmessig rapportering til konsernledelsen og styret.

Det er etablert grupper og komiteer som identifiserer og gjennomfører forebyggende tiltak. Central Safety Review Board (C-SRB) er Accountable Managers beslutningsorgan for det strategiske sikkerhetsarbeidet i Avinor AS, inkludert Svalbard Lufthavn AS, som skal sørge for hensiktsmessig og effektiv styring, og sikre at Accountable Manager til enhver tid har status over sikkerheten. Tilsvarende gjelder for C-SRB i Avinor Flysikring AS. Central Safety Action Group (C-SAG) rapporterer til og operasjonaliserer de strategiske føringene fra Central Safety Review Board (C-SRB). Divisjonenes Safety Action Group (D-SAG) rapporterer til C-SAG og C-SRB og ledes av den enkelte divisjonsdirektør. Local Safety Action Group (L-SAG) er møter som gjennomføres på hver enkelt lufthavn.

Sammen skal gruppene koordinere og iverksette tiltak som sørger for at sikkerheten er uendret eller forbedret, samt at safety-styringen til enhver tid er hensiktsmessig, effektiv og etterlevs. For sine respektive områder skal gruppene også sikre at organisasjonen har tilstrekkelig oversikt over sikkerhetsprestasjonen, og ytelsen til safety-styringsprosessene, samt de viktigste utfordringene innen safety-styring

Kontinuerlige sikkerhetstiltak

Runway Incursion (RI)

Avinor følger krav og anbefalinger gitt i Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI) for å sikre at sikkerhetsprosedyrer er i tråd med internasjonale standarder og beste praksis. Det er videre implementert et nasjonalt runway incursion-program som inkluderer tiltak og prosedyrer utformet for å redusere risikoen for at slike hendelser oppstår.

I arbeidet med å forhindre runway incursions legger Avinor vekt på opplæring av personell i sikkerhetsprosedyrer for flyside, og regelmessige inspeksjoner gjennomføres for å identifisere og korrigere potensielle farer før de kan føre til en hendelse. Videre utføres det jevnlige befaringer og revisjoner for å sikre at alle sikkerhetsprosedyrer overholdes, og at eventuelle avvik blir identifisert og rettet opp.

Runway Excursion (RE)

Avinor følger krav og anbefalinger gitt i Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE) for å sikre at sikkerhetsprosedyrer er i tråd med internasjonale standarder og beste praksis.

Avinor har videre prosedyrer og rutiner for regelmessige inspeksjoner av rullebaner og sikkerhetsområder. Inspeksjonene bidrar til å identifisere og rette opp potensielle farer før de kan føre til en hendelse. For å sikre at piloter har den informasjonen de trenger for å lande trygt sikrer Avinor nøyaktig og hyppig rapportering av baneforhold. Avinor jobber også kontinuerlig med vedlikehold av rullebaner for å sikre at de er i optimal stand. For å sikre tydelig kommunikasjon og forhindre misforståelser har Avinor implementert omfattende skilting, lys og merking på rullebaner og sikkerhetsområder. Utformingen av sikkerhetsområdet skal være i en slik stand og utformet på en måte som reduserer konsekvensene av en runway excursion, for eksempel i form av knekkbare objekter i sikkerhetsområdet. Oppdatert værinformasjon hjelper piloter og bakkepersonell med å ta informerte beslutninger.

Regelmessige befaringer og revisjoner bidrar til å sikre at alle sikkerhetsprosedyrer følges og at eventuelle avvik identifiseres og rettes opp.

Foreign Object Debris (FOD)

For å hindre Foreign Object Debris (FOD) på lufthavnene har Avinor implementert et omfattende FOD-program som involverer alle ansatte og brukere av lufthavnene. Programmet inkluderer tiltak for å redusere risikoen for skader og ulykker, herunder regelmessige inspeksjoner av ferdselsområdet for å identifisere og fjerne FOD, opplæring av personell og systematisk rapportering av FOD-funn og tiltak.

Opplæringen dekker forhold som sikkerhet for luftfartøy, hvordan avdekke og fjerne FOD og hvordan forhindre FOD ved utførelse av arbeidsoppgaver.

Birdstrike (BS)

Avinor overvåker fugl- og dyreaktivitet på og rundt lufthavnene. Dette inkluderer regelmessige inspeksjoner og registrering av observasjoner for å identifisere risikoområder og iverksette nødvendige tiltak. Hvert år utarbeides det tiltaksplaner for fugler og dyr i samarbeid med ornitologer som er basert på rapporterte hendelser og aktiviteter. Forebyggende tiltak inkluderer å redusere områdets attraktivitet for fugler og dyr ved å begrense tilgangen til mat og skjulesteder. Når forebyggende tiltak ikke er tilstrekkelige, iverksettes korrektive tiltak som skremming og felling av fugler og dyr. Avinor samarbeider med lokale viltneemnder og andre relevante aktører for å sikre en helhetlig tilnærming til fugl- og viltkontroll.

Tiltakene evalueres årlig for å sikre at de er effektive. Dette inkluderer analyse av data fra birdstrikes og justering av tiltakene basert på erfaringer og nye trender.

Dronehåndtering

Avinors dronedeteksjonssenter overvåker luftrommet for å oppdage og rapportere droneaktivitet og brudd på sikkerhetsregler nær lufthavnene. Dette sikrer trygg trafikkavvikling og kartlegging av ulovlig aktivitet. Videre gir bruk av dronesensorer viktig informasjon til politi og luftfartsmyndigheter for deres undersøkelser av hendelser.

Avinor informerer publikum om risikoene ved droneflyging nær lufthavner, inkludert gjeldende regler og forskrifter. Alle dronehendelser rapporteres og dokumenteres i avvikssystemet for grundig undersøkelse og nødvendige tiltak. Avinor har også prosedyrer for krisehåndtering ved dronehendelser.

Brann og krisehåndtering

Beredskapsstyring og krisehåndtering er integrert i Avinors sikkerhets- og virksomhetsstyring og omfatter tiltak for å redusere konsekvenser av uønskede hendelser, inkludert brann. Beredskapsledelse handler om å mobilisere og lede organisasjonen gjennom kriser med fokus på å forhindre eller begrense samfunnsmessige konsekvenser, samt konsekvenser for økonomi, omdømme og drift. Krisestab varsles og etableres når ordinær struktur ikke er tilstrekkelig, eller når sakens kompleksitet tilsier at hendelsene ringvirkninger utover den enkelte enhet.

Hovedformålet med brann- og redningstjenesten er å redde liv ved luftfartsulykker eller hendelser på eller i nærheten av lufthavnen. Dette inkluderer å skape og ivareta et miljø for overlevelse, etablere evakueringsmuligheter og starte redning av personer som trenger bistand. For å sikre en effektiv brann- og redningstjeneste gjennomføres regelmessige øvelser, trening, samt fysiske og medisinske tester. Regelmessige befaringer og revisjoner sikrer at alle sikkerhetsprosedyrer følges og at eventuelle avvik identifiseres og rettes opp. Det utføres videre regelmessig kontroll og vedlikehold av brannvernmateriell for å sikre optimal funksjon ved brann.

Tidsbestemte prosjekter

Ninox Drone

Avinor implementerte i 2024 systemet Ninox Drone som gjør det enkelt for dronebrukere å søke om tillatelse til å fly lovlig innenfor 5km-sonen rundt lufthavner. Dette systemet gir også flygeledere bedre oversikt over lovlig dronetrafikk rundt lufthavner.

Nytt avviks- og hendelsessystem

Det ble i 2024 besluttet å gå til anskaffelse av et nytt avvikssystem. Dette skal blant annet sikre god sikkerhetsstyring og ivareta rapporteringsforpliktelser for avvik og hendelser for konsernet. Prosjektet er i konseptfase og det er dermed ikke avsatt vesentlige beløp til dette per i dag.

Nytt verktøy for endringshåndtering

Endringshåndtering er en strukturert prosess som sørger for at planlagte endringer innføres på en måte som er i samsvar med regelverket (EU 139/2014) og formålet med endringen oppnås uten at det skjer noe uforutsett, spesielt ikke ulykker eller hendelser. Avinor har i 2024 utarbeidet en ny og forbedret prosedyre for endringshåndtering som skal settes i drift i 2025.

Mål og målindikatorer

S4-5 Målsetninger og indikatorer

Risikoen for at Avinor skal være årsak eller medvirke til luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser skal ligge på et så lavt nivå som praktisk mulig. Det er en uttalt målsetning om null tilfeller til enhver tid.

S4-5.1

	2024	2023
Alvorlig luftfartshendelse hvor Avinor har vært medvirkende part	1	1
Luftfartsulykke uten personskader hvor Avinor har vært medvirkende part	0	0
Luftfartsulykke med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part	0	0

En hendelse regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

Resultat og utvikling

Det var i 2024 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader hvor Avinor var medvirkende part. I februar 2024 traff et fly et snødepot, noe som ble ansett som en alvorlig luftfartshendelse der Avinor AS var medvirkende part. Hendelsen ble rutinemessig rapportert til Luftfartstilsynet og det ble gjennomført en intern undersøkelse for å fastslå årsaker til hendelsen og utarbeide tilrådninger til tiltak for å forhindre liknende hendelser i fremtiden. I desember 2024 skled et fly av rullebanen på Molde Lufthavn. Hendelsen håndteres rutinemessig, og vil regnes inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning. Forbrukere og sluttbrukere har ikke vært direkte involvert i utarbeidelsen eller oppfølgingen av målet. Målet er utarbeidet med hensyn på å redusere påvirkning på forbrukere og sluttbrukere.

Security

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Personers sikkerhet	Trygge reisende	Sikkerhet og trygghet for reisende gjennom effektivt arbeid innen Safety og Security.	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Terroranslag	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av ulovlige handlinger, som terroranslag, sabotasje eller andre kriminelle aktiviteter	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt
	Økte kostnader knyttet til terrortrusel, potensielle anslag og havari	Terrortrusler, potensielle anslag og havarier kan føre til negative økonomiske konsekvenser for Avinor.	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S4-1 Policyer for forbrukere og sluttbrukere - Security

Konsernpolicy – sikkerhet og kvalitet

Avinors konsernpolicy for sikkerhet og kvalitet har som mål å videreutvikle sikkerhetskulturen og kontinuerlig forbedre arbeidsmiljøet og sikkerhets- og kvalitetsnivået. Sikkerhet har høyeste prioritet og er en kjerneverdi som gjennomsyrrer hele organisasjonen. Ledelsen sikrer et hensiktsmessig sikkerhetsnivå gjennom risikobasert styring, identifisering og evaluering av risikoer, samt implementering av nødvendige tiltak.

Ledere fremmer aktivt sikkerhetsstyring og integrerer sikkerhet i alle prosesser og beslutninger. Dette innebærer å eliminere farer og redusere risiko relatert til flysikkerhet, security, beredskap, ytre miljø og arbeidsmiljø for å forhindre skader på personer, materiell og miljø. Avinor overholder lover, forskrifter og myndighetskrav for å opprettholde tillit og sikre ansvarlig drift.

En åpen og proaktiv dialog med kunder, leverandører, samarbeidspartnere, lokalsamfunn, myndigheter, luftfartsorganisasjoner og andre interessenter er avgjørende for å bygge tillit og sikre involvering i sikkerhetsarbeidet. Avinor inkluderer arbeidstakere og deres representanter gjennom aktiv deltakelse, som sikrer innflytelse på sikkerhetsarbeidet og vurdering av deres erfaringer og innsikt.

Avinors sikkerhetskultur bygger på «just culture»-prinsippet, som fremmer åpenhet og læring fra feil uten frykt for straff. En rapporteringskultur hvor medarbeidere melder avvik og kommer med forbedringsforslag er nødvendig for kontinuerlig forbedring. Avinor besitter riktig kompetanse og kapasitet til å forbedre og gjennomføre sikkerhets- og kvalitetsstyring med tilhørende prosesser som sikrer at eksterne leveranser og tjenester oppfyller relevante krav og standarder.

Konsernsjefen har det øverste ansvaret for sikkerhet og arbeidsmiljø. Konsernstab strategi, sikkerhet og miljø utvikler og oppdaterer rammeverk, retningslinjer og policyer, samt sikrer og kontrollerer at disse etterleves. Ledere er ansvarlige for sikkerhet, kvalitet og arbeidsmiljø for sine respektive enheter og ansvarsområder.

Gjeldende regelverk

Se nærmere omtale av gjeldende regelverk under S4-1 Policyer for forbrukere og sluttbrukere - Safety

S4-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere

Security-styring

Avinor skal gjennom ledelsessystemer for Security sikre at Avinor oppfyller myndighetskrav og har nødvendig og tilstrekkelig rammeverk for å understøtte behovet til kjernevirksomheten. Alle lufthavner er pliktige å utarbeide et sikkerhetsprogram (ASP) som skal beskrive de metoder og fremgangsmåter som skal følges av lufthavner for å overholde gjeldende regelverk. Plikt om sikkerhetsprogram for flysikringstjeneste følger også av forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester. Avinor AS har et fullintegrert sikkerhetsprogram for alle lufthavner i styringssystemet. Det samme har Avinor Flysikring AS.

Styringssystemet er bygget opp rundt nominerte roller som har tydelig definerte ansvarsområder innen security-arbeidet. I styringssystemet inngår to av gruppene og komiteene som beskrevet under Safety, herunder Central Safety Review Board (C-SRB) og Local Safety Action Group (L-SAG). Se nærmere beskrivelse av disse funksjonene under S4-4Safety. I tillegg er det etablert en sentral kvalitetskomite som skal sørge for at konsernets mål og tiltak innen kvalitetsstyring blir fulgt opp, styrt og kontrollert, samt overvåke at kvalitetsnivået er akseptabelt. Komiteen behandler og beslutter endringer i styringssystemet som kan ha vesentlige kvalitetsmessige konsekvenser.

Kontinuerlige tiltak - Security

Avinor opprettholder et høyt sikkerhetsnivå ved sine lufthavner gjennom strenge rutiner for adgangskontroll, sikkerhetskontroll og patruljering. Planlegging, oppfølging og evaluering av security-arbeidet skjer gjennom et definert årshjul, som sikrer både sentral og lokal styring.

Administrativt håndterer Avinor utstedelse av innpasseringsbevis, opplæring av ansatte, vedlikehold av securityutstyr og håndtering av klager. Avinor gjennomfører månedlige kvalitetskontroller for å sikre at sikkerhetsprosedyrer og -rutiner overholdes. Opplæring og kompetanseutvikling er sentralt i Avinors securityarbeid med både teoretisk og praktisk opplæring.

Kontroll av kjente leverandører sikrer at alle parter som opererer på lufthavnene oppfyller nødvendige sikkerhetskrav. Gjennom risikoanalyser identifiserer Avinor trusler og etablerer tiltak for å redusere sårbarhet. Avinor utvikler sikringstiltak som samsvarer med trusselbildet for sektoren og samfunnet fortløpende, og gjennom 2024 har flere tiltak blitt identifisert som følge av hendelser og behov for å øke sikkerhetsnivået på enkelte enheter, egen kritisk infrastruktur og funksjon.

Security-øvelser gjennomføres ved alle enheter minimum hver annet år, ogLuftfartsmyndigheten overvåker gjennomføringen. Avinor har prosedyrer for varsling av sikkerhetstruende hendelser, inkludert innside-trusler, som sikrer rask og effektiv håndtering av hendelser.

Avinor overvåker luftrommet for brudd på sikkerhetsreglene for bruk av droner. Se kapittel S4-4-Safety for nærmere omtale.

Tidsbestemte prosjekter

Oppgradering av utstyr

Avinor har startet anskaffelse av røntgenmaskiner og securityscannere på de større lufthavnene. Oppgraderingen forventes å pågå i flere år og skal forberede Avinor på å møte nye sikkerhetskrav ved å ta i bruk ny teknologi for å effektivisere og forenkle passasjerers møte med sikkerhetskontrollen. Utstyret har bedre deteksjonskapasitet enn dagens teknologi og muliggjør økt automatisk deteksjon av forbudte og farlige gjenstander. Sikkerhetsprosessene blir med dette mindre sårbare for menneskelige feilhandlinger og hjelper Avinor med å heve sikkerhetsnivået i luftfarten.

Avinor har allokert 52,6 millioner kroner til anskaffelse av sikkerhetskontrollutstyr i henhold til nytt regelverk. I 2024 ble det bokført 8,7 millioner kroner i driftskostnader på prosjektet.

Sektorsamarbeid

Avinor har videreført arbeidet med en felles kommunikasjonsstandard for integrasjon av securityutstyr i nettverksløsninger. Bruk av standarden i anskaffelser øker muligheten for sikkerhetssamarbeid på tvers av enheter og mellom forskjellige offentlige etater.

Avinor har også videreført samarbeidet med ACI og andre partnere for å utvikle et fremtidig regelverk for lufthavn-security som er tilpasset luftfarten i Norge.

Mål og målindikatorer

S4-5 Målsetninger og indikatorer

Security-arbeidet er omfattet av målsetningen om ingen luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor er medvirkende. Se S4-5 Safety for nærmere omtale av målsetning og rapportering av indikator for 2024.

S4 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2024
S4-SSP.1	Alvorlige luftfartshendelse hvor Avinor har vært medvirkende part	Med alvorlig luftfartshendelse menes en hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke, som er knyttet til driften av et luftfartøy, og som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av. Vurdering av om Avinor har vært medvirkende part skjer i tråd med vurderingskriteriene; a) Direkte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en aktiv rolle/ansvar og bidro til at hendelsen skjedde. b) Indirekte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en medvirkende rolle og var en del av hendelsesforløpet, og kunne i enkelte tilfeller ha bidratt til at hendelsen ble unngått. c) Ingen medvirkning: Avinor eller Avinor Flysikring bidro ikke til at hendelsen skjedde eller fikk utvikle seg. En hendelse regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.
S4.SSP.2 og 3	Luftfartsulykke med og uten personskade hvor Avinor har vært medvirkende part	Med luftfartsulykke menes en uønsket begivenhet som inntreffer i forbindelse med bruk av et luftfartøy fra det tidspunktet en person går om bord i fartøyet med flygning som formål, til alle har forlatt fartøyet, såfremt: a) Noen avgår ved døden eller påføres alvorlig skade som følge av a. å være i luftfartøyet b. direkte kontakt med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller c. direkte virkninger av eksosstrøm fra motor(er), og/eller luftstrøm fra propell(er) og rotor(er) med mindre dødsfallet eller skaden skyldes naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre personer, eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som normalt ikke er tilgjengelig for passasjerer eller besetningen, eller b) Luftfartøyet utsettes for skade som nedsetter strukturesns styrke eller fartøyets yteevne eller flygeegenskaper, og som normalt nødvendiggjør større reparasjon eller utskiftning av angjeldende del eller komponent. Unntatt er motorsvikt eller- skade, såfremt skaden er begrenset til motoren, dets deksler eller tilbehør. Unntatt er videre skade begrenset til propeller, vingespisser, antenner, dekk, bremses, glatt kledning, små bulker eller små hull i fartøyets kledning, eller c) Luftfartøyet er savnet eller fullstendig utilgjengelig. Med alvorlig skade menes en skade en person har pådratt seg i forbindelse med en ulykke og som: a) krever innleggelse på sykehus innen 7 dager etter at skaden ble pådratt og har varighet mer enn 48 timer, eller b) resulterer i brudd i et hvilket som helst ben (unntatt enkle benbrudd i fingre, tær eller nese), eller c) omfatter sår som medfører alvorlig blødning, nerve-, muskel- eller seneskade, eller d) omfatter skade på et hvilket som helst indre organ, eller e) omfatter andre- eller tredjegrads forbrenning, eller hvilken som helst forbrenning som dekker mer enn 5 prosent av kroppens overflate, eller f) omfatter bekreftet kontakt med smittefarlige stoffer eller stoffer som avgir skadelig stråling. Vurdering av om Avinor har vært medvirkende part skjer i tråd med vurderingskriteriene; d) Direkte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en aktiv rolle/ansvar og bidro til at hendelsen skjedde. e) Indirekte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en medvirkende rolle og var en del av hendelsesforløpet, og kunne i enkelte tilfeller ha bidratt til at hendelsen ble unngått. f) Ingen medvirkning: Avinor eller Avinor Flysikring bidro ikke til at hendelsen skjedde eller fikk utvikle seg. En ulykke regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

Forretnings- etikk



4.4 Forretningsetikk og styring

4.4.1 G1 Forretningsetikk

Utsiktet bidrag til korrupsjon

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Korrupsjon og bestikkelser	Utsiktet bidrag til korrupsjon	Negativ påvirkning på samfunn ved korrupsjon	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

G1-1 Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur

Avinors konsernpolicy for etikk og samfunnsansvar statuerer en nulltoleranse for korrupsjon, som gjelder hele konsernet, inkludert anskaffelser og verdikjeden. Konsernstyret og konsernsjefen har øverste ansvar for etikk og samfunnsansvar. Policyen er offentlig tilgjengelig for alle på Avinor sin hjemmeside. Avinor stiller krav til leverandører og samarbeidspartnere for å forbedre verdikjeden og anser ansvarlig innkjøpspraksis som et viktig virkemiddel. Avinor skal identifisere, gradere, redusere, evaluere og gjenopprette risiko for negativ påvirkning eller brudd innen etikk og samfunnsansvar.

Etiske retningslinjer informerer om korrupsjonens skadelige virkninger og gjelder alle styremedlemmer og medarbeidere. Retningslinjene skal årlig bekreftes lest og forstått, og obligatorisk e-læringskurs skal gjennomføres. Alle medarbeidere skal gjøres kjent med at avvik kan få konsekvenser for den enkelte. Avinors nulltoleranse for korrupsjon inkluderer bestikkelser, smøring og gaver som kan påvirke beslutninger. Ansatte skal aldri tilby eller motta ulovlige eller urettmessige pengegaver eller andre godtgjørelser for å oppnå fordeler, enten for egen del eller for kunder, agenter eller leverandører.

Avinor stiller krav til kontraktsparter om å etterleve nasjonalt og internasjonalt regelverk innen korrupsjon og ikke tilby bestikkelser, smøring og gaver. Avtalen gjelder for alle leverandører, samarbeidsparter og kunder, og kravene skal gjøres gjeldende utover i verdikjeden der kontraktsforholdet har underleverandører.

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. Avinor følger OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper for å identifisere, forebygge, redusere og redegjøre for hvordan risikoen for negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø håndteres. Gjennom medlemskap i interesseorganisasjoner som Transparency International og Etisk handel Norge samt deltakelse i ulike nettverk, henter Avinor kunnskap om korrupsjonsrisiko i ulike land og bransjer.

Avinor stiller krav til alle kontraktsparter om å følge avtalevilkår med prinsipper for ansvarlig forretningsførsel og at disse gjøres gjeldende overfor underleverandører. Aktører på flyplassen og ansatte hos leverandører, kontraktsparter og underleverandører kan benytte Avinors kanal for varsling av kritikkverdige forhold, inkludert korrupsjon og bestikkelser. Avinors hjemmesider har utførlig informasjon om varslingskanaler og mulighet for å direkte kontakte varslingskanalen via hjemmesiden, på intranettet og på oppslagstavler på byggeplassene.

Avinor har identifisert anskaffelser og konkurranser om kommersielle kontrakter som risikoutsatt for korrupsjon og bestikkelser. Ansatte som arbeider med gjennomføring av disse konkurransene er mest utsatt for risiko for korrupsjon og bestikkelser, samt ansatte som har ansvar for å forvalte disse kontraktene.

Varslingskanaler

Avinor har også en etablert varslingskanal som er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

G1-3 Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser

Styringssystem

Avinor har vedtatt et omfattende antikorrupsjonsprogram som består av føringer, prosedyrer og tiltak, utformet i tråd med god praksis. Målet med programmet er å etablere interne systemer som bidrar til å forebygge misligheter og korrupsjon, samt beskrive ulike kontrollerende aktiviteter for oppfølging av misligheter. Konsernets etiske retningslinjer er sentrale i programmet.

Programmet omfatter også håndtering av tilfeller av korrupsjon og bestikkelser, både internt i selskapet og overfor kontraktsparter. Konsernet har et eget varslingsutvalg som sikrer at varslingssaker håndteres i tråd med regelverket. Utvalgets medlemmer er utpekt av konsernledelsen og ledes av Chief Compliance Officer. Konsernets avdeling Compliance Konsern er uavhengig fra konsernets gjennom mandat gitt fra konsernsjef. Dette for å sikre nøytralitet og uavhengighet i forhold til håndtering av hendelser.

Forebyggende tiltak

Avinor har implementert forebyggende tiltak for å motvirke korrupsjon, rettet mot både egne ansatte og kontraktsparter, som har som mål å forebygge, begrense og avhjelpe både faktisk og potensiell risiko for korrupsjon. Konsernet har innført både generelle og

spesifikke tiltak, spesielt rettet mot risikoutsatte områder og roller innenfor organisasjonen. Disse tiltakene dekker aktiviteter både oppstrøms og nedstrøms i Avinors verdikjede, og gjennomføres kontinuerlig og på årlig basis.

Avinor gjennomgår og oppdaterer årlig konsernets etiske retningslinjer og compliance-risikoer, inkludert risiko for korrupsjon og bestikkelser. Konsernledelsen, og ved behov konsernstyret, deltar i den årlige risikostyringsprosessen. Alle ansatte deltar årlig i opplæring i etiske retningslinjer og dilemmatrening, inkludert dilemmaer knyttet til korrupsjon og bestikkelser. Leder- og styregrupper samt risikoutsatte ansatte deltar i dilemmatrening som supplement til obligatorisk e-læring. Kontinuerlig informasjon og kommunikasjon til ansatte sikrer kompetanse og bevissthet. Videre er det etablert fullmaktstrukturer for signering og beslutning av kontrakter, habilitetsvurderinger ved anskaffelser og kontraktinngåelser, samt bakgrunnsundersøkelser av kontraktsparter før kontrahering. Ved oppstart av kontraktsforhold i risikoutsatte bransjer gjennomgås også Avinors avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper.

Status og hendelser rapporteres årlig til konsernledelsen og konsernstyret, samt ved behov dersom konkrete hendelser oppstår. Styrende dokumenter publiseres i Avinors interne styringssystem, som alle avdelinger og ansatte skal benytte. Etiske retningslinjer inngår i arbeidsavtalen for nyansatte, og kontraktsbestemmelser om Avinors nullvisjon for korrupsjon og bestikkelser gjelder for alle konsernets kontraktsparter.

Det informeres regelmessig om selskapets policy og retningslinjer for korrupsjon og bestikkelser gjennom årlige pålagte kurs, intranettsaker, dilemmatrening og prosedyrer for å forebygge korrupsjon hos risikoutsatte funksjoner. Sanksjonsbestemmelser i etiske retningslinjer og kontraktskrav overfor tredjeparter kan innebære avslutning av ansettelses- eller kontraktsforholdet, avhengig av alvorlighetsgrad.

Avinor har innført flere opplæringstiltak. Etisk e-læring er obligatorisk for ansatte og per 31. desember 2024 hadde 95,4% «gyldig sertifikat», altså fullført kurset i løpet av rapporteringsåret.

Mål og målindikatorer

G1-4 Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser

Ingen korrupsjon eller bestikkelser har blitt avdekket. Avinor har ingen bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser i løpet av rapporteringsperioden. Det er ikke utstedt bøter eller andre sanksjoner da ingen korrupsjon eller bestikkelser er avdekket.

MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy og tiltak gjennom mål for utilsiktet bidrag til korrupsjon

Det er ikke satt definerte indikatorer eller mål. Årsaken er at selskapet har en nullvisjon for korrupsjon og bestikkelser og jobber systematisk med å forhindre tilfeller. Avinor har gjennom flere år ikke avdekket forhold innen korrupsjon og bestikkelser, og anser det

derfor ikke som relevant å sette en mer målbar parameter enn en nullvisjon for at korrupsjon og bestikkelser ikke skal forekomme.

Avinor gjennomfører årlig en evaluering av dagens policy og tiltak og effekten av disse, se G1-3. Ved behov innføres nye tiltak og aktiviteter. Det rapporteres også årlig på risiko knyttet til korrupsjon og bestikkelser. Avinors vurdering er at dagens praksis fungerer etter hensikten, men revideres ved behov eller endringer i vurdert effektivitet av dagens etablerte praksis.

Samfunnsberedskap og forsvarsevne

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Totalforsvar og beredskap	Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne	Avinor er ansvarlig for samfunnskritisk infrastruktur og spiller dermed en viktig rolle i Totalforsvaret.	FPP	Selskaps-spesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Økte kostnader ifm Forsvarets aktiviteter	Avinor sin rolle i Totalforsvaret, og tilhørende økt aktivitet fra Forsvarets side, kan føre til betydelige økte kostnader for Avinor	R	Selskaps-spesifikk	Egen drift	

Avinor har som oppdrag å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Avinor utfører også flere pålagte oppgaver av stor samfunnsmessig betydning for blant annet helse- og forsvarssektoren. Å utvikle og drive et sikkert, effektivt og bærekraftig luftfartsnettverk i hele landet er Avinors fremste jobb. Avinor skal drive sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming, støttet av våre verdier handlekraftig, ansvarlig, åpen og kundeorientert.

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

G1-1 Policyer for samfunnsberedskap og forsvarsevne

Arbeidet med samfunnsberedskap og forsvarsevne er underlagt konsernpolicy knyttet til sikkerhet og kvalitet. Se nærmere omtale av konsernpolicyen i kapittel S4-1 – Security.

Strategi samfunnssikkerhet

Avinor har utarbeidet en egen strategi for samfunnssikkerhet i samsvar med Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Målet er å sikre lufthavndrift og flysikringstjenester mot natur- og menneskeskapte hendelser, samt raskt gjenopprette normaltilstand. Strategien dekker investeringer, drift og samarbeid med andre aktører ved øvelser og hendelseshåndtering.

Konsernpolicy – Helhetlig risikostyring

Risikostyring i Avinor skjer basert på prinsippene i ISO 31000 – Risk Management for å sikre ensartet praktisering og tilrettelegging for sterkere strategisk styring og beslutningstaking. Den finansielle risikoen identifisert i DVAen følges opp gjennom Avinors helhetlige risikostyring.

Gjeldende regelverk

Avinor er underlagt sikkerhetsloven, hvis formål er å sikre viktige samfunnsfunksjoner og ivareta nasjonal sikkerhet. For Avinor innebærer dette en betydelig rolle i å støtte Statens evne til å forsvare Norge og sikre et trygt samfunn. I henhold til sikkerhetsloven har de som er omfattet av loven, herunder Avinor, plikt til å bidra til dette formålet, og er pliktige til å ha forebyggende sikkerhetsarbeid som en del av virksomhetens styringssystem. For Avinor gjelder dette spesielt bidrag til forsvar, sikkerhet og beredskap.

MDR-A Tiltak for å fremme positiv påvirkning

Sikkerhetsstyring

Sikkerhetsstyring i Avinor sikrer overholdelse av Sikkerhetsloven, Beskyttelsesinstruksen og egne krav for å beskytte personell og verdier av nasjonal betydning. Konsernsjefen har delegert sikkerhetsansvaret på hver lufthavn til lufthavnsjefen, mens Sikkerhets- og beredskapsdirektøren har ansvaret for konsernet som helhet. Hver lufthavn eller avdeling utpeker en lokal sikkerhetsleder som samarbeider med sentrale ressurser innen personellsikkerhet, sikring, datasikkerhet og dokumentsikkerhet.

Sikkerhetshendelser rapporteres direkte fra lokalt ansvarlig til sikkerhetsleder. Oppfølging av Sikkerhetsloven skjer gjennom Avinors revisjonsprogram, toårige spørreundersøkelser og løpende internkontrollaktiviteter. Ledelsen evaluerer årlig sikkerhetsarbeidet, og lokale sikkerhetsledere støtter internkontrollaktiviteter i samarbeid med sentral fagområdeansvarlig.

Avinor utarbeider årlig en intern trusselvurdering basert på vurderinger fra PST og E-tjenesten, tilpasset et luftfartsfaglig perspektiv. Ved sikkerhetstruende hendelser eller brudd på Sikkerhetsloven varsles myndighetene. Den som oppdager hendelsen kontakter lokal sikkerhetsleder, som deretter varsler videre til Sikkerhets- og beredskapsdirektøren.

Avinor sikrer verdier av nasjonal betydning, inkludert terminaler og luftfartøy, gjennom adgangskontroll, sikkerhetskontroll og fysiske sperrer. Informasjonssystemer som behandler sikkerhetsgradert informasjon må akkrediteres før bruk. Avinor har også systemer for skjermingsverdig og sensitiv informasjon, som beskyttes etter strenge retningslinjer. Se kapittel om Cybersikkerhet for nærmere informasjon om tiltakene Avinor gjør på dette området.

Krise- og beredskapshåndtering

Avinor deltar i samhandlingsfora for krisehåndtering, inngår i redningstjenesten og har representanter i begge hovedredningssentralene og lokale redningssentraler ved lufthavnene. Lufthavnene avholder møter med politi og andre myndigheter

for å sikre en felles forståelse av det lokale trusselbildet og planlegge kriseøvelser. Avinor har videre en liasonavtale med Forsvarets operative hovedkvarter for samarbeid om bruk av luftrom og lufthavner. Krigen i Ukraina, styrking av Norges forsvarsevne og NATO-utvidelsen har gjort nasjonale sikkerhetsinteresser enda viktigere i Avinors beredskapsarbeid. Øvelser og kompetanseheving sikrer at kriseorganisasjonen er godt forberedt på ulike hendelser, og øvingsplaner og krisehåndteringsplaner er forbedret.

Avinor håndterte flere hendelser med teknisk nedetid og værforhold som påvirket trafikkavviklingen, uten alvorlige konsekvenser. Læring fra disse hendelsene styrker fremtidig håndteringsevne.

Avinor har videreført arbeidet med deteksjonssystem for droner med sentral overvåkning ved flere lufthavner. For detaljer om dronehåndtering, se kapittel S4 – Safety

Tilfluktsrom

På flere av Avinors lufthavner finnes det permanente tilfluktsrom designet for å beskytte befolkningen mot skader og krigshandlinger. Disse rommene skal være klare til bruk innen 72 timer ved behov. Alt av utstyr og konstruksjon i rommene er godkjent av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), som også setter retningslinjer for bygging og vedlikehold.

Redningstjenesten

Avinor er en aktør i redningstjenesten og deltar i felles redningsledelse hos hovedredningssentralene i Bodø og Stavanger. Avinor Flysikring tilrettelegger luftrommet for sikker bruk under redningsoperasjoner, leder annen trafikk utenom berørte områder og håndterer økt trafikkmengde, eller andre behov som følge av redningsaksjoner. Avinors representanter deltar i politiets lokale redningssentraler når disse etableres ved Avinors lufthavner og tilrettelegger for redningsstyrker, helsepersonell og kommuner ved hendelser. Avinor deltar også på samordningskonferanser ledet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) for håndtering av hendelser utenfor redningstjenestens ansvarsområde.

Avinor har søkt å opprettholde en aktiv rolle i totalforsvaret ved å arbeide tett med andre samfunnsaktører om utvikling av et godt planverk. Spesielt har Avinor arbeidet tett med Luftforsvaret om utvikling av kvalitetssikrede planer for mottak av allierte styrker og understøttelse av nasjonale styrker som naturlig vil være avhengige av Avinors tjenester og infrastruktur for å løse sine oppdrag.

Deltagelse i militærøvelser/NATO-øvelser

Avinors lufthavner og flysikringstjenester har tilrettelagt for militær øvingsaktivitet hvor interaksjon mellom NATOs nye medlemsland i Norden er testet og øvet på. I 2024 deltok Avinor i Øvelse Gram og Nordic Response 24. Øvelse Gram, ledet av Forsvarets operative hovedkvarter, øver på samhandling mellom Forsvaret og den sivile delen av totalforsvaret. Avinor bidrar med liaisonapparat og deltar i Forsvarets spillstab i Bodin leir i Bodø. Nordic Response 24 utvidet Cold Response til hele Norden etter NATO-utvidelsen med Finland og Sverige. Avinor har en nøkkelrolle i å understøtte Forsvaret, inkludert håndtering av personell

og materiell fra NATO-nasjoner. Avinor deltar også i Øvelse Digital 2025 for å styrke samfunnets evne til å motstå digitale angrep, og i flere store militære øvelser i 2026, Totalforsvarsåret. Øvelsene gir Avinor mulighet til å balansere samfunnets sivile behov med støtte til Forsvaret.

Forsvarets Sjefskurs og strategisk krisehåndteringskurs

Konsernsjef Abraham Foss skal i 2025 delta på Forsvarets sjefskurs, som gir innføring i Forsvarets struktur og virksomhet, aktuell utenriks- og sikkerhetspolitikk, samfunnssikkerhet og krisehåndtering. Temaet for vårens kurs er «Europa-Midtøsten, sikkerhetspolitiske utfordringer med relevans for Norge», et viktig tema for Avinor som en del av det norske totalforsvaret.

I 2024 deltok Avinors Chief Information Security Officer på Strategisk krisehåndteringskurs ved Forsvarets høyskole, i samarbeid med flere departementer og etater. Kurset gir ledere innsikt i nasjonal sikkerhet, samfunnssikkerhet, krisehåndtering, organisering, roller, ansvar, risikoforståelse og gjennomføringsevne.

MDR-A Tiltak for å redusere finansiell risiko – Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har økt Forsvarets behov for kapasiteter på Avinors nye lufthavnareal i Bodø, og Forsvarets merkrav og -behov på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er betydelige.

For å håndtere den finansielle risikoen knyttet til økning i Forsvarets aktiviteter, opprettholder Avinor en løpende og tett dialog med Samferdselsdepartementet, Forsvaret, Forsvarsstaben og Forsvarsbygg med mål om å sikre en rettferdig fordeling av kostnader. Det arbeides også med en kartlegging av Forsvarets aktiviteter på flyplasser med militær aktivitet for å identifisere hvor Avinor påføres ekstra investeringer og kostnader. Avinor er i løpende dialog med Forsvaret og Forsvarsdepartementet for å sikre forutsigbarhet og skjerming av prosjektet vedrørende bygging av den nye lufthavnen i Bodø, samt identifisere og adressere Forsvarets merkrav til infrastruktur.

Partene har rutiner for at Forsvarets merbehov og -krav skal være finansiert av Forsvaret før Avinor iverksetter ønskede merleveranser, og i 2024 ble det etablert tjenesteleveranse-avtaler med Forsvaret som sikrer at Avinor får fakturert merleveranser utover standardytelsen på flere lufthavner.

Mål og målindikatorer

MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy og tiltak gjennom mål

Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne

I samsvar med ESRS 1, 7.7 om klassifisering av sensitiv informasjon, er målsetninger og indikatorer knyttet til forsvar og samfunnsberedskap utelatt fra rapporten.

Ledelsen evaluerer imidlertid årlig sikkerhetsarbeidet for å sikre at det opprettholdes et forsvarlig sikkerhetsnivå. Dette inkluderer innhenting av informasjon gjennom spørreundersøkelser, revisjoner og internkontrollaktiviteter. Strategien for samfunnssikkerhet, samt tilhørende mål og tiltak følges opp av konsernledelsen og linjeansvarlig minimum to ganger årlig. Avinor strategi gjennomgås ved endringer i trusselbildet for å fange opp eventuelle justeringsbehov. Det rapporteres videre til Samferdselsdepartementet på gjennomførte tiltak, plan for ytterlig arbeid og eventuelle gap i forhold til forventet aktivitet

Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter

Det er ikke identifisert noen vesentlige målbare mål eller indikatorer for dette området i bærekraftsrapporteringen. Effekten av tiltak overvåkes gjennom Avinors helhetlige risikostyring. Status og resultater rapporteres til konsernledelsen minimum kvartalsvis.

Cybersikkerhet

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskaps-spesifikk	Verdikjede	Tidshorisont
Cybersikkerhet	Cyberangrep/ databrudd	Cyberangrep eller databrudd kan føre til at personverndata og andre sensitive opplysninger, som flydata, kommer på avveie. Slike angrep kan også medføre at hele eller deler av luftrommet må stenges, som følge av at kritiske IT-støttetjenester blir utilgjengelige, konfidensiell informasjon blir kompromittert, eller systemet blir utsatt for angrep.	PNP	Selskaps-spesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt
	Økte kostnader som følge av cyberangrep/ databrudd	Ethvert tap av integritet, enten gjennom datalekkasjer, cyberangrep eller brudd på informasjonssikkerheten, kan svekke Avinors drift og føre til dårlige beslutninger, langvarige forstyrrelser og økte kostnader. Videre kan det ikke gis noen garanti for at Avinor vil være i stand til å forhindre alle trusler knyttet til cyberkriminalitet, og hendelser kan resultere i vesentlige tap av klient- og kundeinformasjon, skade Avinors omdømme og føre til regulatoriske sanksjoner og økonomiske tap.	R	Selskaps-spesifikk	Egen drift	

Avinors suksess er avhengig av robust digital og teknologisk infrastruktur. Som en del av Norges kritiske infrastruktur er cybersecurity avgjørende for Avinors lufthavnsoperasjoner. Avinor identifiserer kritiske IKT-systemer og data, gjennomfører risikovurderinger og iverksetter risikoreduserende tiltak. Ved å beskytte konfidensialiteten, integriteten og tilgjengeligheten til

informasjon og informasjonssystemer, sikrer Avinor en sikker og stabil drift. Cybersecurity er også en del av Avinors strategi for samfunnssikkerhet, som omfatter beskyttelse mot natur- og menneskeskapte farer.

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

G1-1 Policyer for cybersikkerhet

Avinor har en definert policy for informasjonssikkerhet, tilgjengelig på intranett for alle ansatte og innleide. Policyen beskriver hvordan Avinor sikrer driften for å opprettholde sikker og stabil drift, virksomhetskcontinuitet, og minimere risiko for skade. Målet er å forhindre sikkerhetshendelser og begrense skade ved uforutsette hendelser, synliggjort ved årlig gjennomgang av status for driftsstabilitet og evnen til å håndtere sikkerhetshendelser.

Policyen gir overordnede føringer for god informasjonssikkerhet for hele organisasjonen, gjelder for hele Avinor i Norge og Svalbard, og dekker alle Avinors 43 lufthavner med tilhørende drift. Som en aktør i Norges transportsektor har Avinor interesser som er avhengige av luftfartssektoren for transport av varer og personell.

Det operative ansvaret for implementering av informasjonssikkerhetspolicyen er tillagt stillingen som CISO (Chief Information Security Officer), som rapporterer til konserndirektør for Teknologivdelingen. Konserndirektør for Teknologivdelingen er fast møtedeltaker i konsernledelsen.

Avinor benytter ISO/IEC 27001 som rettesnor for arbeidet med informasjonssikkerhet og danner grunnlaget for Avinors styringssystem for informasjonssikkerhet. Retningslinjene for informasjonssikkerhet er ytterligere utdypet i krav til informasjonssikkerhet, som dekker oppgavene Avinor stilles overfor av nøkkelinteresser som Luftfartstilsynet og Nasjonal Sikkerhetsmyndighet.

MDR-A Tiltak og ressurser i forbindelse med cybersikkerhet

Tiltak innen informasjonssikkerhet i Avinor foregår og utvikles kontinuerlig for å møte nye trusler og bransjens anbefalte praksis. Det gjennomføres jevnlige revisjoner og oppdateringer av sikkerhetspolicyer og prosedyrer for å sikre effektiv beskyttelse av data og redusere risikoen for sikkerhetshendelser.

De viktigste tiltakene for arbeidet med cybersikkerhet inkluderer programvareoppdateringer, patching, justering av parameter i sikringstiltak, oppdatering av beredskapsplaner, opplæring av personell i informasjons- og cybersikkerhet og dialog med interesser som NSM, Luftfartstilsynet og KraftCERT. Krav til informasjonssikkerhet implementeres videre i innkjøpsprosesser. Disse tiltakene bidrar til at Avinor oppnår sine mål for informasjonssikkerhet og sikrer stabil drift. Tiltakene gjelder for hele Avinor konsernet.

Sikkerhetshendelser måles og prioriteres etter omfang og viktighet. Prioriterte hendelser følger prosedyren for Major Incidents som håndterer hendelser som berører et stort antall brukere og fratar virksomheten en eller flere viktige tjenester. Målet er å gjenopprette tilgangen for prioriterte og virksomhetskritiske tjenester så raskt som mulig og varsle forretningsområder og interne nøkkelpersoner. Øvrige hendelser håndteres av IT-kundesenteret, produktteam eller fagseksjoner.

Mål og målindikatorer

MDR-M, MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy gjennom mål for cybersikkerhet

Avinorkonsernet skal ha IT-systemer som er sikre og stabile, og målet er null sikkerhetshendelser. Avinor rapporterer ikke detaljert om måltall eller sensitiv informasjon av hensyn til dagens trusselbilde og risikoen for at en aktør kan utnytte kunnskap om konsernets forsvarsmetoder og spesifikke sårbarheter.

Måltallet for sikkerhetshendelser følges opp i den strategiske risikostyring til Avinor.



5. Risikoforhold

5.1 Risiko relatert til flytrafikkvolum

Trafikkinntektene til Avinorkonsernet kan reduseres som følge av nedgang i antall flyvninger, passasjerer eller andre faktorer utenfor konsernets kontroll. Konsernets trafikkinntekter (lufthavnavgifter og underveisavgifter) er basert på kombinasjoner av passasjertall, maksimal total flyvekt og fløyet distanse. Det finnes ingen spesifikke bindende kontrakter med flyselskapene som opererer ved konsernets lufthavner som sikrer et spesifisert trafikkvolum. Beslutninger fra juridiske tvister med, økonomiske vanskeligheter hos, tilbaketrekking av landingsrettigheter for, eller konkurs hos en betydelig flykunde, kan føre til en reduksjon i flyvninger og passasjertall samt manglende eller forsinket innkreving av trafikkinntekter. Særlig hendelser hos flyselskaper med en stor tilstedeværelse ved konsernets lufthavner kan ha en vesentlig innvirkning på konsernets trafikkinntekter. Slike potensielle reduksjoner i trafikkinntekter og konsernets høye grad av faste kapasitetskostnader og regulerte bemanningsnivåer gjør konsernets inntjening og finansielle stilling sårbar for endringer i flytrafikkvolum.

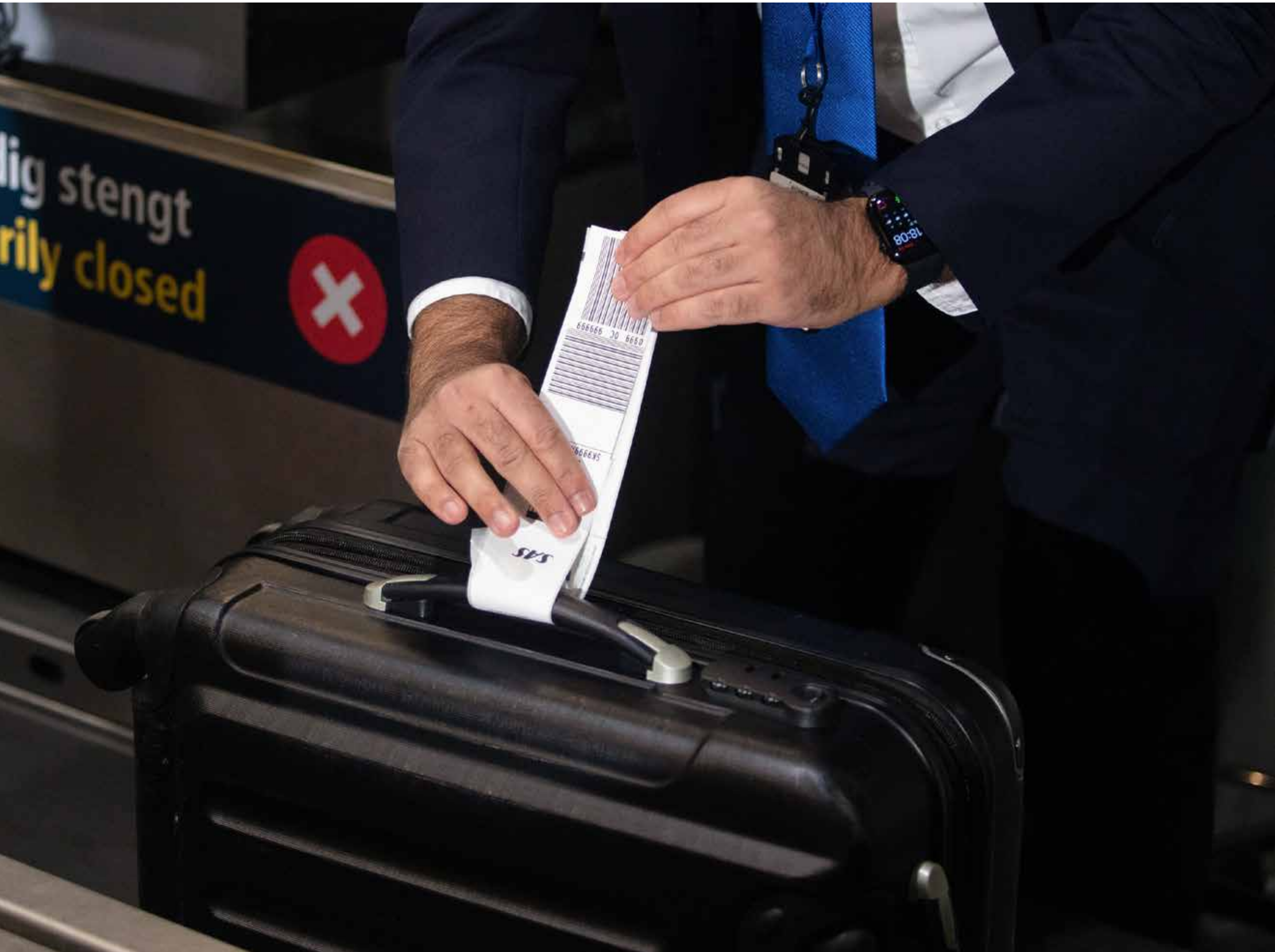
Antall passasjerer som bruker lufthavnene kan bli påvirket av flere faktorer utenfor Avinors kontroll, som eksemplifisert nedenfor. Hvert av eksemplene kan potensielt ha en vesentlig innvirkning på den generelle etterspørselen etter flyreiser, og dermed potensielt ha implikasjoner for konsernets virksomhet og evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser:

- Pandemier, epidemier og helsebekymringer, og eventuelle påfølgende reiserestriksjoner innført som følge av dette

- Naturfenomener, som vulkanutbrudd, jordskjelv, tsunamier, orkaner, tyfoner, flom, tørke eller skogbranner, eller indirekte konsekvenser av dette på Avinors lufthavner eller på andre steder med betydelig trafikkvolum til eller fra Avinors lufthavner eller i norsk luftrom
- Enhver regulatorisk endring pålagt av norske eller en andre lands myndigheter som påvirker flytrafikken til eller fra Avinors lufthavner eller i norsk luftrom
- Klimarisikoer er tradisjonelt delt inn i fysiske risikoer og overgangsrisikoer. Fysiske risikoer er knyttet til de direkte konsekvensene av klimaendringer, som høyere temperaturer og mer ekstremvær. Overgangsrisikoer er relatert til samfunnets tilpasninger til klimaendringer, som nye lover og forskrifter, ny teknologi og endret etterspørsel fra investorer og forbrukere. Hvis det ikke planlegges riktig, kan fysiske risikoer påvirke punktlighet og regularitet, samt øke fremtidige driftskostnader og investeringer. Overgangsrisikoer kan inkludere nasjonal og internasjonal politisk innblanding og preferanser hos de reisende som dermed kan påvirke etterspørselen etter flyreiser.
- Politisk ustabilitet, sivil uro, streiker, opprør, terrorhandlinger, krigshandlinger, sanksjoner, handelskonflikter eller andre former for geopolitiske hendelser, ustabilitet eller uro i internasjonale regioner med betydelig trafikkvolum til eller fra Avinors lufthavner. Fiendtlig gjengjeldelse, som følge av slike hendelser, mot fysisk eller digital luftfartsinfrastruktur eller lufthavnansatte kan også resultere i begrenset eller ingen trafikk mellom de respektive regionene og Avinors lufthavner.

- Kollektive internasjonale sanksjoner mot land eller regioner generelt eller mot flyselskaper eller andre luftfartsrelaterte selskaper fra land eller regioner som er underlagt sanksjonene, kan påvirke Avinors trafikkvolumer negativt.
- Internasjonale geopolitiske konflikter eller andre hendelser kan bidra til økte priser på Avinors innsatsfaktorer som drivstoff, forsikringer eller sikkerhetstiltak, som hver for seg bidrar til økte priser på flyreiser og indirekte påvirker flytrafikkvolum negativt.
- Flyselskapers beslutninger om antall, type og kapasitet på flyene som brukes på ruter til eller fra Avinors lufthavner eller i norsk luftrom
- Globale, regionale eller nasjonale makroøkonomiske hendelser som påvirker økonomien
- Konkurransen fra ikke-Avinor lufthavner i Norge og ikke-norske lufthavner
- Endringer i nasjonal eller internasjonal regulering.
- Passasjerers og flyselskapers oppfatning av kvaliteten på tjenester og fasiliteter ved Avinors lufthavner
- Endringer i reisevaner
- Byggeprosjekter på Avinors lufthavner og på andre infrastrukturprosjekter de reisende møter på vei til og fra Avinors lufthavner
- Utviklingen av effektive reisealternativer til flyreiser, inkludert forbedring og utvidelse av eksisterende bakketransportsystemer, innføring av nye transportforbindelser og økt bruk av kommunikasjonsteknologi.





Konsernets viktigste kilder til kommersielle inntekter er omsetningsbasert husleie fra varehandelsaktører på Avinors lufthavner, inntekter fra bilparkering på terminalområdene og inntekter fra utleie av fast eiendom. Nedgang i antall passasjerer forårsaket av eksemplene over eller av andre faktorer utenfor konsernets kontroll kan redusere konsernets kommersielle inntekter.

Omsetningsbaserte leieinntekter fra varehandelsaktører på Avinors lufthavner avhenger av antall passasjerer og passasjerenes tilbøyelighet til å bruke penger i lufthavnens butikker, som igjen påvirkes av en rekke faktorer:

- Endringer i passasjersammensetningen, for eksempel endringer i andelen av langdistanse-, kortdistanse- og transferpassasjerer.
- Makroøkonomiske faktorer, for eksempel endringer i valutakurser og/eller rentenivåer
- Hendelser som påvirker varehandelstilbudet på konsernets lufthavner, for eksempel:
 - butikker som går konkurs,
 - lavere avkastning på leiekontrakter forårsaket av reforhandlinger, og
 - ombygging eller oppussing av områdene på lufthavnen som er avsatt til varehandel som kan føre til en midlertidig eller permanent nedgang i antall kunder og en påfølgende nedgang i den omsetningsbaserte husleien.
- Redusert konkurranseevne for lufthavnens varehandelstilbud sammenlignet med varehandelstilbudet andre steder
- Strengere regulering av håndbagasje for de reisende
- Redusert shoppingtid for passasjerer på lufthavnen som følge av strengere og mer tidkrevende sikkerhetsprosedyrer

- Inntekter fra bilparkering kan bli redusert som følge av økt konkurranse fra offentlig transport til og fra lufthavnene, samt økt konkurranse fra private parkeringsanlegg utenfor lufthavnen og terminalområdet.
- Taxfree-handel med tobakk og alkohol på Avinors lufthavner er underlagt spesifikke volumkvoter per passasjer, som fastsatt i norsk lov. Taxfree-handel på Avinors lufthavner er primært basert på omsetningsbaserte leieavtaler mellom leietakere og Avinor, og eventuelle fremtidige reduksjoner i kvotene eller eventuelle endringer i forbrukernes etterspørsel og preferanser, kan påvirke Avinors kommersielle inntekter negativt.

5.2 Regulatoriske risikofaktorer



Forretningsrammeverket som Avinor opererer innenfor er regulert av både generelle reguleringer og særskilte reguleringer for luftfartsbransjen. Endringer i regulatorisk rammeverk kan følgelig påvirke Avinorkonsernets drift, kostnader, inntekter eller fortjeneste, og påvirke konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Flere regulatoriske spørsmål kan generelt ha en innvirkning på konsernets finansielle posisjon, inkludert:

- Sektorpolitiske retningslinjer og sosiale forpliktelser
- Regulatoriske krav knyttet til sikkerhet, trygghet, luftfartsavgifter, miljø og informasjons- og kommunikasjonsteknologi
- Gjeldende krav angående lufthavnstruktur, tjeneste- og kvalitetsnivå
- Rammebetingelser knyttet til fortsatt kommersiell forretningsutvikling
- Rammebetingelser knyttet til taxfree-salg

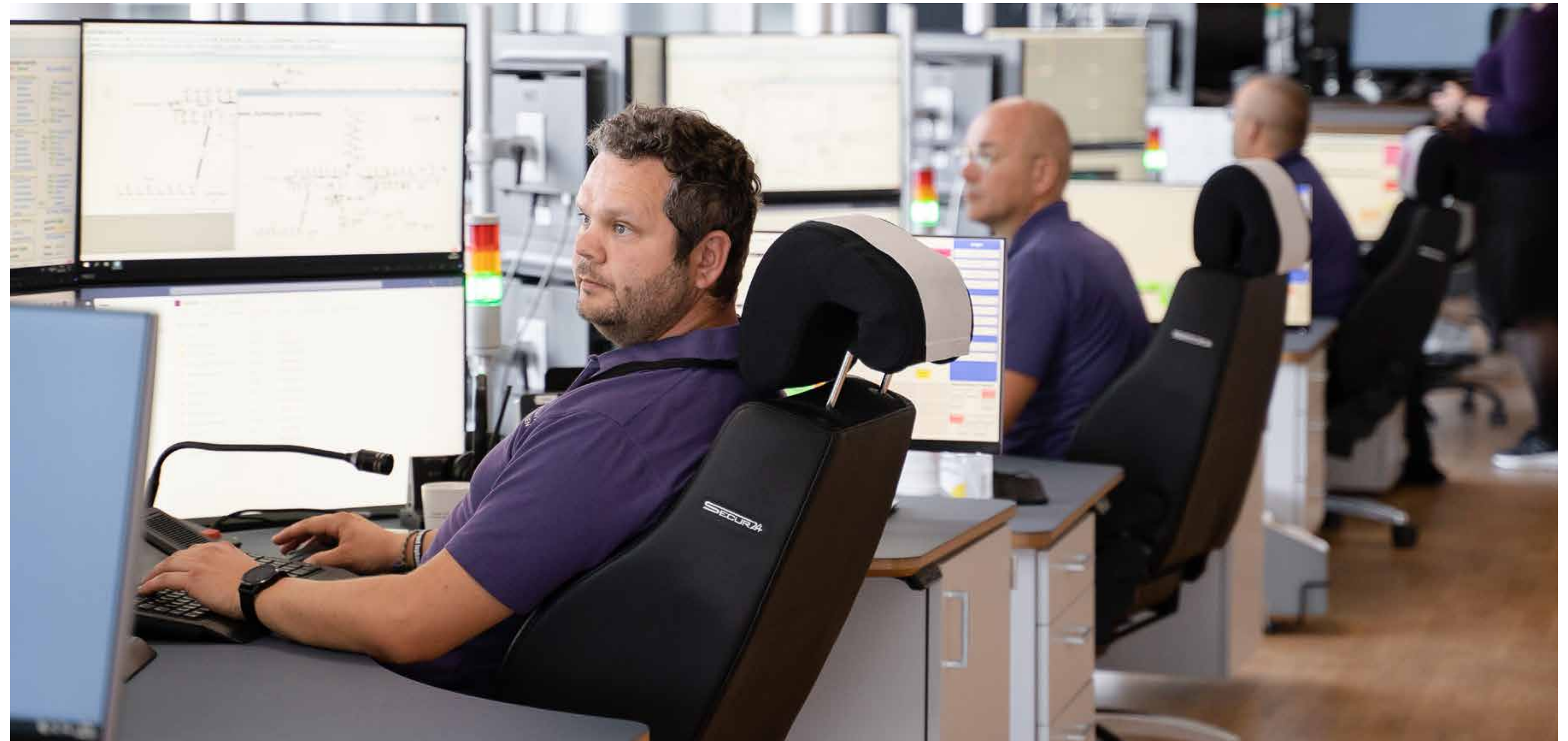
Enhver endring av disse faktorene kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets virksomhet, finansielle tilstand og driftsresultat.

5.3 Avinor kan bli negativt påvirket av uønskede cyber- og informasjonssikkerhetshendelser

Avinors drift er avhengig av egne og tredjepartsleverandørers informasjonsteknologisystemer. Ethvert tap av integritet, enten gjennom datalekkasjer, cyberangrep eller brudd på informasjonssikkerheten, kan svekke Avinors drift og føre til økte kostnader, dårlige beslutninger eller resultere i langvarige forstyrrelser. Dette kan resultere i vesentlige tap av klient- eller kundeinformasjon, skade Avinors omdømme og føre til regulatoriske sanksjoner og økonomiske tap, og dermed ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Risikoen for cyberkriminalitet har økt og forventes å øke ytterligere, spesielt ettersom infiltrasjonsteknologi blir stadig mer sofistikert.

Avinor er utsatt for risikoen for at sensitiv informasjon blir lekket eller utilsiktet gitt til konkurrenter, uautorisert tilgang til data, virusinfeksjon av informasjonssystemer og tap av informasjon. Det er en risiko for at Avinor ikke klarer å implementere eller oppdatere teknologier, prosesser og praksis som er utformet for å beskytte nettverk, datamaskiner, programmer og data mot angrep, skade eller uautorisert tilgang.

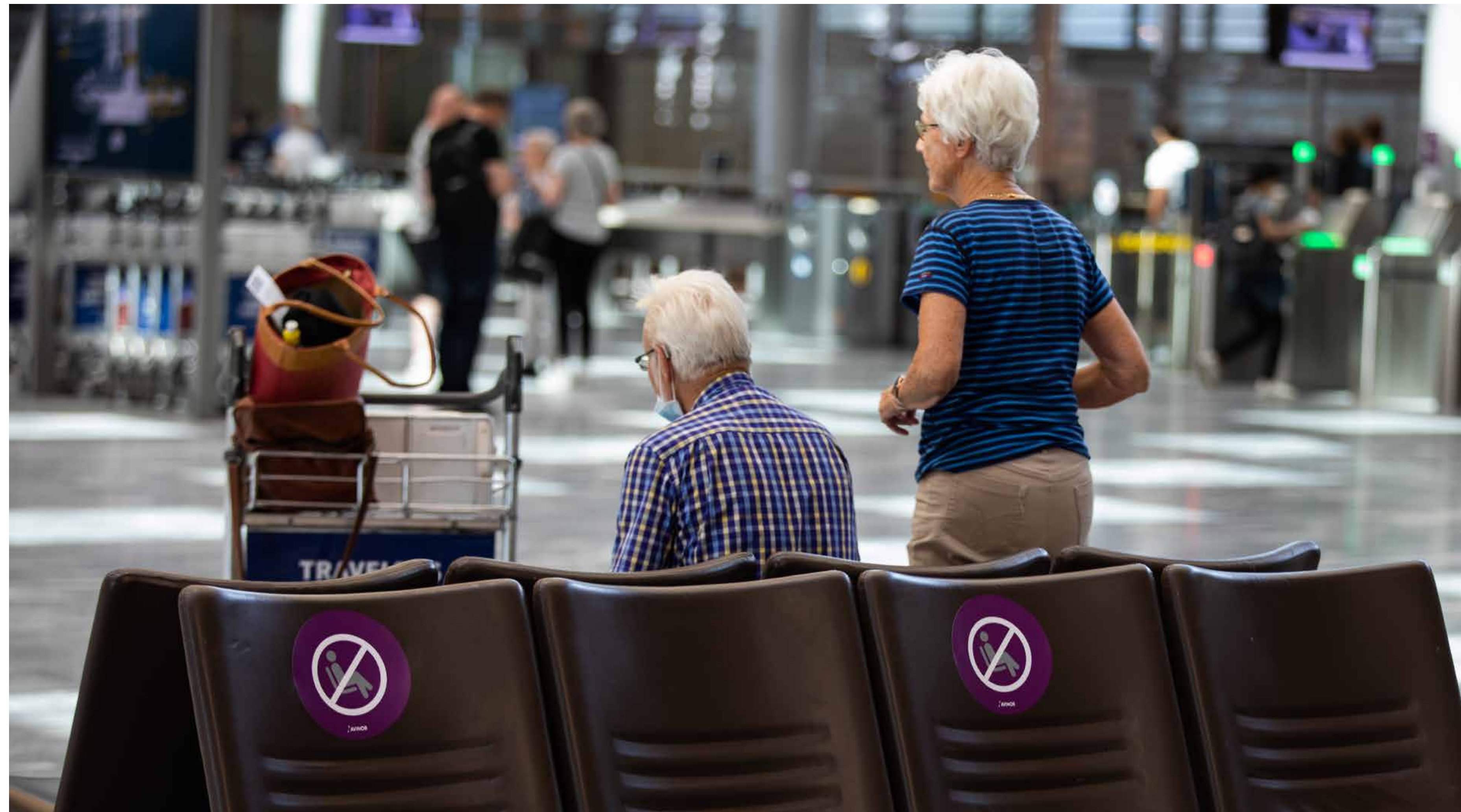
Avinor er underlagt betydelige forpliktelser med hensyn til databeskyttelseslovgivning, og manglende overholdelse av slike forpliktelser kan utsette Avinor for regulatoriske sanksjoner (inkludert administrative bøter) eller sivile krav, som kan være betydelige. Disse risikoene, handlingene og kravene, hvis de materialiseres, kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser.



5.4 Risiko ved investeringsaktiviteter

Konsernet har kontinuerlige investeringsprogrammer for å oppdatere, fornye og vedlikeholde infrastruktur ved lufthavnene og andre eiendeler. Evnen til å håndtere disse investeringsprogrammene innenfor fastsatte tids- og kostnadsrammer er avgjørende for konsernets lønnsomhet. Prosjektrisiko, endringer i finansieringsforhold og politiske trender kan påvirke levedyktigheten til investeringene og, som et resultat, konsernets finansielle tilstand. På grunn av COVID-19-pandemien i 2020 og 2021 utsatte Avinor visse investeringsaktiviteter, noe som forårsaket et etterslep av nødvendig vedlikehold av eiendeler og andre investeringsaktiviteter som må prioriteres foran potensielle nye investeringsmuligheter for de kommende årene.

På generelt grunnlag er det tekniske, økonomiske og regulatoriske risikoer forbundet med alle flysikringsprosjekter, og manglende evne til å gjennomføre slike prosjekter kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets virksomhet og driftsresultater, og dermed påvirke konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser.



5.5 Finansielle risikofaktorer

5.5.1 Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutarisiko med hensyn til verdien av norske kroner mot andre valutaer fordi konsernet har noen inntekter, kostnader og investeringer i utenlandsk valuta. Konsernets inntekter fra underveisavgifter er utsatt for valutarisiko, mens noen kontraktsmessige betalinger er fastsatt i utenlandsk valuta. Eventuell manglende evne fra konsernet til å effektivt håndtere valutarisiko kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser.

5.5.2 Renterisiko

Som en følge av konsernets gjeldsfinansiering er konsernet eksponert for renterisiko. Deler av konsernets låneportefølje er utstedt med flytende rente, som betyr at konsernets finanskostnader påvirkes av endringer i rentenivået. Målet med konsernets styring av renterisiko er å holde volatiliteten i fremtidige rentekostnader innenfor akseptable grenser. Konsernets policy er at minst 60 prosent av alle langsiktige lån til enhver tid skal ha faste renter. Konsernets eventuelle manglende evne til å effektivt håndtere renterisiko kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser.

5.5.3 Likviditets- og finansieringsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at konsernet ikke vil være i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser når de forfaller. Avinor er avhengig av tilgjengelig finansiering og kreditt for å finansiere fremtidige utviklingsplaner og prosjekter og/eller for å refinansiere eksisterende fasiliteter og gjeld. Det kan ikke gis noen garanti for at kapitalmarkedene og/eller syndikatmarkedene vil være tilgjengelige eller i stand til å tilby gjeldsfinansiering av slike beløp og på akseptable vilkår når Avinor har behov for det.

Konsernets eventuelle manglende evne til å effektivt håndtere likviditets- og finansieringsrisiko kan resultere i at konsernet ikke er i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser når de forfaller, og dermed ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi.

5.5.4 Risiko knyttet til kraftpriser

Konsernet er en forbruker av elektrisk kraft, og er følgelig eksponert for svingninger i kraftprisen. For å redusere risikoen knyttet til kraftprisen har konsernet inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med det norske statseide fornybare energiprodusenten Statkraft Energi AS.

5.5.5 Inflasjonsrisiko

Den norske økonomien har de senere årene opplevd økende inflasjon. For å håndtere inflasjonspresset har sentralbankene hevet rentene.

Konsernet er avhengig av evne og kapasitet til å fullføre pågående prosjekter i tide og på budsjett og innenfor definerte kvalitetskrav. Inflasjon, spesielt relatert til bygge- og anleggsbransjen, men også i andre forretningskritiske tjenesteområder, kan påvirke konsernets evne til å fullføre prosjekter i henhold til plan og budsjett, noe som kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets virksomhet og driftsresultater, og dermed påvirke konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser negativt.

Generelle, ikke-prosjektrelaterte, kostnader som lønninger, påvirkes også av økende inflasjon. Avinors evne til å øke inntektene fra kunder tilsvarende er begrenset fordi flyselskapenes avgifter fastsettes av Samferdselsdepartementet uavhengig av inflasjonsutviklingen.

5.5.6 Avinors forsikringsdekninger er ikke tilstrekkelige eller tilgjengelige i enhver situasjon

Avinor søker å forsikre alle rimelige risikoer, inkludert risikoen for driftsavbrudd som følge av fysisk tap eller skade på eiendeler, samt relevante ansvarsforsikringer. Det kan imidlertid forekomme

at forsikringene ikke gir tilstrekkelig og adekvat dekning for alle hendelser og situasjoner som påvirker Avinor. En hendelse eller situasjon kan derfor ha en vesentlig innvirkning på Avinors virksomhet, driftsresultat, utsikter og finansielle tilstand, og dermed ha en vesentlig innvirkning på konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. I tillegg beskytter ikke forsikringspoliser Avinorkonsernet mot omdømmeskade som kan oppstå som følge av en hendelse eller situasjon.

Markedet for noen forsikringsprodukter er begrenset, og som et resultat kan Avinor ha vanskeligheter med å oppnå forsikringsdekning i fremtiden. Videre kan enhver forlengelse eller erstatning av eksisterende forsikringspoliser kun være for redusert dekning, på mindre gunstige vilkår, eller mot høyere premier. Disse omstendighetene, inkludert eventuell manglende evne til å oppnå forsikring eller å innkreve under relevante forsikringspoliser, kan ha en vesentlig innvirkning på Avinors økonomi og konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser.

5.5.7 Kredittrisiko

Konsernets kredittrisikoer er hovedsakelig knyttet til flyselskaper, leietakere og andre luftfartsrelaterte næringer. I den grad konsernets kunder ikke kan oppfylle sine forpliktelser overfor konsernet, kan dette ha en vesentlig innvirkning på konsernets virksomhet, finansielle tilstand og driftsresultater.

5.6 Miljømessige forhold

Luftfarten påvirker både det lokale og det globale miljøet. Miljøpåvirkningen fra lufthavnvirksomheten er hovedsakelig knyttet til flystøy, lokal luft-, vann- og grunnforurensning og flyutslipp som kan ha en innvirkning på det globale klimaet.

Konsernet er underlagt flere miljølover, forskrifter, miljøforventninger og rapporteringskrav, som endres og utvikles over tid. Mest betydningsfullt er individuelle miljøtillatelser som gis for alle Avinors lufthavner, i samsvar med forurensningsloven, og som regulerer forhold som utslipp av avisingskemikalier, brannskum og risikovurderinger på lufthavnen. Når det gjelder flystøy, er Oslo lufthavn underlagt spesifikke forskrifter, mens de andre lufthavnene er regulert av de generelle støykravene under forurensningsloven. Konsernet er også underlagt lovgivning som regulerer blant annet biologisk mangfold og kulturarv. Manglende overholdelse av relevante forskrifter kan imidlertid resultere i tilbaketrekking av tillatelser som er nødvendige for å holde lufthavnene åpne og en påfølgende reduksjon i inntekter, noe som vil ha en innvirkning på konsernets virksomhet og driftsresultater og dermed påvirke konsernets evne til å oppfylle sine forpliktelser.

5.6.1 PFAS

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

Avinor har fullført og har pågående opprydningsaktiviteter ved ni lufthavner. I henhold til pålegg fra Miljødirektoratet er det planlagt å fullføre opprydning ved ytterligere seks lufthavner innen 2027, i tillegg til kartlegging av forurensningssituasjonen ved ytterligere 13 lufthavner. De totale kostnadene for disse aktivitetene er usikre, men forventes å være betydelige, avhengig av valg av teknologi. Avsetningen relatert til opprydning av ytre miljø oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av konkrete tiltaksplaner. Avinor har pågående dialog med Miljødirektoratet om dette emnet.





6. Økonomi

6.1 Økonomiske resultater Avinorkonsernet

6.1.1 Resultat konsern

	Avinorkonsernet		
	2024	2023	Endring
Driftsinntekter	12 110	11 514	5,2 %
Driftskostnader	(8 145)	(7 954)	2,4 %
EBITDA*	3 965	3 559	
Driftsresultat	1 126	1 303	
Driftsmargin	9,3 %	11,3 %	
Årsresultat	246	304	
Justerte driftsinntekter*	12 058	11 294	6,8 %
Justerte driftskostnader*	(8 185)	(7 987)	2,5 %
Justert EBITDA*	3 873	3 307	
Justert driftsresultat*	1 562	1 050	
Justert driftsmargin*	13,0 %	9,3 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Avinorkonsernets totale driftsinntekter i 2024 utgjorde 12 110 millioner kroner. Dette er en økning på 596 millioner kroner eller 5,2 prosent i forhold til driftsinntektene i 2023. Driftskostnadene i 2024 endte på 8 145 millioner kroner, en økning på 191 millioner kroner eller 2,4 prosent i forhold til 2023.

Resultatene i 2024 inkluderer andre poster tilsvarende en netto kostnadsreduksjon på 92 millioner kroner i 2024 sammenlignet med en netto kostnadsreduksjon på 253 millioner kroner i 2023. Justert for disse postene hadde Avinorkonsernet i 2024 en

vekst i inntekter på 6,8 prosent og en vekst i kostnader på 2,5 prosent sammenlignet med 2023. Justeringspostene er primært andre inntekter og andre kostnader. Se note 8 for ytterligere omtale av disse postene. I tillegg har konsernet i 2024 søkt om og fått godkjent refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonsbeløpet på 214 millioner kroner er mottatt i 2024. Refusjonens resultateffekt er presentert som en kostnadsreduksjon i lønn og andre personalkostnader.

Inntekstveksten i konsernet er i hovedsak drevet av økt passasjervolum, men også en mindre økning i inntekter per passasjer. Kostnadsveksten i 2024 er hovedsakelig relatert til lønnsoppgjør. Avinorkonsernets generelle lønnsvekst har vært på nivå med frontfagsmodellen. Konsernet arbeider aktivt med å erstatte innleie av konsulenter med faste ansatte, særlig innen teknologi.

Avinorkonsernet arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene i den løpende driften. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast og nødvendig for å opprettholde sikker og stabil drift som forutsatt i samfunnsoppdraget samt utføre myndighetspålagte oppgaver. Konsernets justerte EBITDA for 2024 var 3 873 millioner kroner, en økning på 566 millioner kroner sammenliknet med 2023.

Avinorkonsernets totale avskrivninger og amortiseringer i 2024 utgjorde 2 311 millioner kroner, en økning på 54 millioner kroner sammenliknet med 2023. Det ble i 2024 foretatt en nedskrivning av den kontantstrømgenerende enheten underveistjenester på 528 millioner kroner. Dette som følge av at Norges innsendte ytelsesplan for referanseperiode 4 ble anbefalt avvist av EU-kommisjonens rådgivende organ PRB.

Netto finansresultat for Avinorkonsernet endte i 2024 på minus 806 millioner kroner sammenliknet med minus 904 millioner kroner i 2023. Avinorkonsernet utstedte i mai

2024 obligasjoner for totalt 500 millioner euro (5,8 milliarder kroner). Økning i lån og kontantbeholdning har med høyere rentenivåer medført både høyere finansinntekter og finanskostnader. Sammenliknet med 2023 ble nettoeffekten fra valuta og derivater mindre negativt i 2024

Avinorkonsernet hadde i 2024 et årsresultat etter skatt på 246 millioner kroner. Dette er en nedgang på 58 millioner kroner i forhold til årsresultatet på 304 millioner kroner i 2023 og forklares av nedskrivningen av underveistjenester.

6.1.2 Lufthavndrift

	Avinorkonsernet		
	2024	2023	Endring
Justerte driftsinntekter (MNOK)*	10 417	9 683	7,6 %
Justerte driftskostnader (MNOK)*	(8 877)	(8 653)	2,6 %
Justert driftsresultat (MNOK)*	1 540	1 030	
Justert driftsmargin	14,8 %	10,6 %	
Justerte driftsinntekter per passasjer (MNOK)*	203	198	2,7 %
Justerte driftskostnader per passasjer (MNOK)*	(173)	(177)	-2,1 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK)*	30	21	42,6 %

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 10 417 millioner kroner i 2024, en økning på 7,6 prosent i forhold til 2023. Passasjerveksten i 2024 har vært på 4,8 prosent. Det er dermed både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer som har medvirket til

inntektsveksten på 7,6 prosent i løpet av 2024. Kommersielle inntekter utgjør 56,6 prosent av justerte driftsinntekter i 2024 mot 56,4 prosent i 2023.

Justerte driftskostnader i 2024 endte på 8 877 millioner kroner, en økning på 2,6 prosent i forhold til 2024. Økningen i justerte driftskostnader er hovedsakelig relatert til lønnsoppgjør, mens andre driftskostnader har vært relativt stabile.

Justerte driftskostnader per passasjer har vært stabile i 2024 sammenlignet med 2023, mens inntekter per passasjer har økt. Justert driftsresultat ble 1 540 millioner kroner mot 1 030 millioner kroner i 2023. Forbedringen kommer som følge av både høyere antall passasjerer samt forbedring i resultat per passasjer.

6.1.3 Flysikring

	Avinorkonsernet		
	2024	2023	Endring
Justerte driftsinntekter*	2 388	2 214	7,9 %
Justerte driftskostnader*	(2 365)	(2 194)	7,8 %
Justert driftsresultat*	23	20	
Justert driftsmargin	1,0 %	0,9 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter endte på 2 388 millioner kroner i 2024, en økning på 7,9 prosent i forhold til 2023. Inntektsveksten har sammenheng med økningen i antall service units på 6,3 prosent i 2024 sammenlignet med 2023. Justerte driftskostnader endte på 2 365 millioner kroner i 2024, en økning på 7,8 prosent i forhold til 2023. Økningen er relatert til lønnsoppgjør og konserninterne kostnader. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprojekter som medfører økte projektkostnader.

Justert driftsresultat og driftsmargin for flysikring har vært stabil i 2024 sammenlignet med 2023, justert driftsresultat endte på 23 millioner kroner i 2024.

6.1.4 Balansen

	Avinorkonsernet		
	2024	2023	Endring
Anleggsmidler	43 940	44 666	(344)
Omløpsmidler	7 598	3 149	4 449
Eiendeler	51 537	47 814	4 135
Egenkapital	15 106	13 461	2 057
Gjeld	36 431	34 353	2 078
Egenkapital og gjeld	51 537	47 815	4 135
Rentebærende gjeld*	28 157	24 556	3 601

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Totale eiendeler har i løpet av 2024 økt med 3 723 millioner kroner og endte på 51,5 milliarder kroner per 31. desember 2024.

Deler av netto nedgang i anleggsmidler skyldes en nedskrivning i 2024 av den kontantstrømgenerende enheten underveistjenester. Videre har det vært en nedgang i balanseført utsatt skattefordel og verdi på derivater (delvis reklassifisert til omløpsmidler grunnet forfall av obligasjonslån i 2025), mens øvrige driftsmidler og bruksretteeiendeler har vokst i løpet av 2024. Nedgangen i utsatt skattefordel kommer i stor grad som et resultat av reduserte fremførbare underskudd i konsernet og redusert pensjonsforpliktelse.

Det er kontinuerlig fokus på prioritering og tett oppfølging av prosjektporteføljen. Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter. Særlig investeringer til oppgradering av bagasjehåndteringsanlegg på Oslo lufthavn og myndighetspålagte prosjekter knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåkning av luftrom bidrar til høye investeringer. For omløpsmidlene er det økt beholdning av kontanter og kontantekvivalenter som er driveren for veksten i løpet av 2024. Økt kontantbeholdning stammer fra emisjon av obligasjoner i mai 2024.

Avinorkonsernets bokførte egenkapital per 31. desember 2024 var på 15,1 milliarder kroner, og egenkapital i forhold til totalkapitalen var på 29,3 prosent. Dette er en økning på 0,6 prosentpoeng i forhold til 31. desember 2023. Vedtektsfestet egenkapital (egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, definert og beregnet i vedlegget alternative resultatmål) per 31. desember 2024 endte på 42,7 prosent, en økning fra 39,2 prosent per 31. desember 2023.

Gjelden for Avinorkonsernet har økt i løpet av 2024. Dette skyldes emisjonen av nye obligasjoner i mai 2024. Per 31. desember 2024 har Avinorkonsernet rentebærende gjeld på 28,2 milliarder kroner, hvorav 4,1 milliarder kroner er kortsiktig.

Avinorkonsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Deler av konsernets pensjonsmidler er knyttet opp mot avkastningen i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Positiv verdiutvikling for SPU i 2024 medfører nedgang i netto balanseført pensjonsforpliktelse. Avinorkonsernet har i løpet av 2024 inntektsført positive effekter via utvidet resultat på 753 millioner kroner knyttet til estimatavvik på pensjonsforpliktelsene. Se note 17 for ytterligere detaljer rundt konsernets balanseførte pensjonsforpliktelser. Avinorkonsernet har betydelige forpliktelser knyttet til oppryddingskostnader for miljøforpliktelser, som omtalt i note 18. Forurensningen knytter seg til forurensninger i grunnen som følge av tidligere bruk av brannskum inneholdende PFAS. Konsernet jobber aktivt med gjennomføring av opprydding av miljøforurensning på lufthavner hvor det er konstatert PFAS-forurensning, og kartlegging av mulighet for alternative tiltaksmetoder for opprydding på forurensede lokaliteter.

Avinorkonsernet har betydelige investeringer i infrastruktur, bygninger og annen fast eiendom som kreves for å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg og flysikringsvirksomhet. Det er per årsslutt 2024 identifisert indikatorer på verdifall både for begge av konsernets kontantstrømgenererende enheter. Per 31. desember 2024 er det gjennomført oppdaterte nedskrivningstester for begge disse. Basert på gjennomførte tester ble det konkludert med at bruksverdier overstiger bokført verdi for eiendelene for den kontantgenererende enheten lufthavndrift. For den kontantgenererende enheten underveistjenester viste nedskrivningstesten at bruksverdier ikke oversteg bokført verdi for eiendelene. Konklusjonen ble at det innregnes en nedskrivning på 528 millioner kroner i 2024. Ytterligere detaljer rundt gjennomførte nedskrivningstester finnes i note 15.

6.1.5 Kontantstrømmer

	Avinorkonsernet		
	2024	2023	Endring
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	3 472	3 354	117
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(2 650)	(2 800)	150
Kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter	2 392	(319)	2 711
Kontantstrøm før endring av gjeld*	(194)	(245)	50

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Avinorkonsernet hadde i 2024 en kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på pluss 3 472 millioner kroner, kontantstrøm fra investeringsaktiviteter på minus 2 650 millioner kroner og kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på pluss 2 392 millioner kroner. Kontantstrømmen før endring i gjeld var negativ med 194 millioner kroner. I mai 2024 utstedte konsernet obligasjonslån på 5,8 milliarder kroner. I løpet av 2024 har konsernet nedbetalt langsiktig gjeld med 873 millioner kroner og redusert sertifikatgjelden med netto 1 500 millioner kroner. Økningen i konsernets beholdning av kontanter og kontantekvivalenter for 2024 ble dermed 3 214 millioner kroner. Kontantbeholdningen er høy i påvente av forfallsbetalinger av rentebærende forpliktelser i 2025.

Per 31. desember 2024 hadde Avinorkonsernet en likviditetsreserve på 8,9 mrd. kr. Dette er fordelt med 4,6 mrd. kr i kontanter og kontantekvivalenter og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

6.2 Økonomiske resultater Avinor AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2024 driftsinntekter på 10 877 millioner kroner, mot 10 291 millioner kroner i 2023. Årsresultat etter skatt endte på 166 millioner kroner, en nedgang på 65 millioner kroner i forhold til 2023. Det ble i 2024 innregnet en nedskrivning knyttet til den kontantstrømgenerende enheten underveistjenester på 319 millioner kroner som forklarer nedgangen.

Størstedelen av lufthavnvirksomheten for Avinorkonsernet drives i morselskapet Avinor AS. Det henvises til kapittel 6.1.2 om lufthavnvirksomheten for Avinorkonsernet for omtale om resultat for virksomheten.

Netto finansresultat for Avinor AS endte på minus 769 millioner kroner i 2024, mot minus 831 millioner kroner i 2023. Likviditeten for Avinorkonsernet er organisert i en konsernkontoordning hvor Avinor AS er formell innehaver. Avinor AS har dermed rentekostnader til datterselskapene og renteinntekter fra banken knyttet til datterselskapers innestående i konsernkontosystemet, som bidrar til økte finansinntekter og finanskostnader. Avinor AS inntektsførte i 2024 totalt 160,6 millioner kroner i konsernbidrag mottatt fra datterselskap, en økning fra 130,4 millioner kroner i 2023.

Totale eiendeler for Avinor AS var 51,1 milliarder kroner per 31. desember 2024, en økning på 3,8 milliarder kroner i forhold til 31. desember 2023. Egenkapital i forhold til total kapital endte på 28,7 prosent mot 28,5 prosent i 2023.

Avinor AS har i løpet av 2024 hatt inngående kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter på 3 269 millioner kroner, benyttet 2 335 millioner kroner på investeringsaktiviteter og hatt inngående kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter på 2 280 millioner kroner. Netto har beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter økt med 3 214 millioner kroner i løpet av 2024. Dette skyldes emisjoner av obligasjoner i mai 2024. Avinor AS har rentebærende gjeld på 28,1 milliarder kroner per 31. desember 2024, hvorav 4,1 milliarder kroner er kortsiktig.

6.3 Regnskap med noter Avinorkonsernet og Avinor AS

Resultatregnskap

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Trafikkinntekter	5	5 753,7	5 400,8	4 336,6	4 074,4
Kommersielle inntekter	5	6 304,1	5 893,3	6 489,0	5 996,7
Andre inntekter	8	52,1	219,6	51,4	219,6
Driftsinntekter		12 109,9	11 513,7	10 877,0	10 290,7
Varekostnader		(197,5)	(191,7)	(165,9)	(154,2)
Lønn og personalkostnader	6	(4 072,5)	(3 996,5)	(2 631,6)	(2 528,3)
Andre driftskostnader	7	(3 701,0)	(3 799,0)	(4 272,6)	(4 301,3)
Andre kostnader	8	(174,2)	33,0	(173,9)	7,2
Driftskostnader		(8 145,2)	(7 954,2)	(7 244,1)	(6 976,5)
Resultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		3 964,7	3 559,4	3 632,9	3 314,2
Avskrivninger og amortiseringer	9	(2 310,6)	(2 256,9)	(2 238,6)	(2 184,8)
Nedskrivninger	9	(527,9)	-	(409,6)	-
Driftsresultat	4	1 126,2	1 302,5	984,8	1 129,4
Finansinntekter		193,0	65,0	363,7	203,1
Finanskostnader		(919,7)	(736,2)	(1 031,8)	(826,8)
Netto effekt valuta og derivater		(79,1)	(233,2)	(101,1)	(207,0)
Finansresultat	10	(805,9)	(904,3)	(769,2)	(830,7)
Resultat før skattekostnad		320,3	398,2	215,6	298,7
Skattekostnad	23	(74,3)	(94,1)	(49,5)	(67,2)
Årsresultat		246,0	304,1	166,1	231,5
Tilordnet:					
Aksjonær		246,0	304,1	166,1	231,5

Utvidet resultat

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Årsresultat		246,0	304,1	166,1	231,5
Aktuarielle gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	17	965,7	(417,4)	534,0	(253,1)
Skatteeffekt	23	(212,7)	91,2	(117,5)	55,7
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		752,9	(326,2)	416,5	(197,4)
Kontantstrømsikring	21	828,1	161,0	828,1	161,0
Skatteeffekt	23	(182,2)	(35,4)	(182,2)	(35,4)
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder, etter skatt		645,9	125,6	645,9	125,6
Utvidet resultat etter skatt		1 398,8	(200,6)	1 062,4	(71,8)
Årets totalresultat		1 644,8	103,5	1 228,5	159,7
Tilordnet:					
Aksjonær		1 644,8	103,5	1 228,5	159,7

Balanse

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
EIEDELER					
Utsatt skattefordel	23	1 441,5	1 904,3	1 056,6	1 399,3
Immaterielle eiendeler	11	560,3	607,7	554,4	596,3
Varige driftsmidler	12	34 813,1	34 468,4	33 428,2	32 938,5
Anlegg under utførelse	13	4 330,1	4 693,8	4 007,0	4 444,7
Bruksretteiendeler	14	479,6	327,6	457,3	319,0
Derivater, anleggsmidler	21	2 258,9	2 624,8	2 262,6	2 644,1
Investeringer i datterselskap	25	-	-	1 553,4	1 553,4
Lån til datterselskap	25	-	-	275,0	300,0
Andre finansielle anleggsmidler		56,2	39,2	56,0	38,9
Anleggsmidler		43 939,8	44 665,8	43 650,5	44 234,3
Varer		68,8	61,6	47,3	40,4
Derivater, omløpsmidler	21	985,9	23,1	1 001,5	41,5
Fordringer på datterselskap	25	-	-	227,1	243,2
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	1 905,3	1 640,8	1 563,8	1 348,8
Kontanter og kontantekvivalenter	21	4 637,7	1 423,3	4 637,7	1 423,3
Omløpsmidler		7 597,6	3 148,7	7 477,4	3 097,0
Eiendeler		51 537,4	47 814,5	51 127,9	47 331,3

Oslo,
24. april 2025

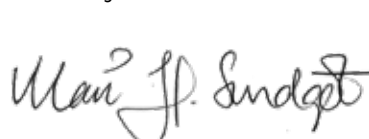

Tone Wille
Styrets leder


Ola H. Strand
Nestleder

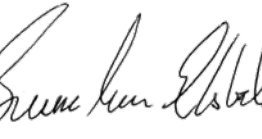

Rolf G. Roverud


Inger-Lise Strøm


Fridtjof Berents


Mari Halvorsen Sundgot


Heidi Anette Sørum


Sverre Ivar Elsbak


Abraham Foss
Konsernsjef

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
EGENKAPITAL OG GJELD					
Aksjekapital	24	5 400,1	5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		11 227,0	10 981,0	10 147,0	9 980,8
Andre egenkapitalkomponenter		(1 520,9)	(2 919,7)	(851,0)	(1 913,4)
Egenkapital		15 106,2	13 461,4	14 696,1	13 467,6
Pensjonsforpliktelser	17	3 879,4	5 207,7	1 969,5	2 741,7
Langsiktige leieforpliktelser	22	459,8	316,2	424,4	293,5
Andre avsetninger og forpliktelser	18	839,4	852,3	836,7	824,2
Annen langsiktig gjeld	21	23 586,8	21 865,0	23 586,8	21 865,0
Derivater, langsiktig gjeld	21	528,5	734,5	528,5	734,5
Langsiktig gjeld		29 293,9	28 975,7	27 345,9	26 458,8
Kortsiktige leieforpliktelser	22	54,6	42,1	68,5	59,3
Sertifikatgjeld	21	-	1 499,9	-	1 499,9
Første års avdrag langsiktig gjeld	21	4 055,5	832,6	4 055,5	832,6
Derivater, kortsiktig gjeld	21	79,6	25,5	79,3	25,5
Betalbar skatt	23	1,0	-	1,0	-
Gjeld til datterselskap	25	-	-	2 311,3	2 405,5
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	19	2 946,6	2 977,4	2 570,4	2 582,1
Kortsiktig gjeld		7 137,3	5 377,5	9 086,0	7 404,9

Gjeld	36 431,2	34 353,1	36 431,8	33 863,7
Egenkapital og gjeld	51 537,4	47 814,5	51 127,9	47 331,3

Oppstilling over endringer i egenkapital

Avinorkonsernet							
Beløp i MNOK	Note	aksjekapital	Opptjent egenkapital	Aktuarmessige gevinster (tap)	Sikrings-reserver	Andre egenkapital-komponenter	sum
Egenkapital 1. januar 2023		5 400,1	10 676,9	(2 137,1)	(581,8)	(2 719,1)	13 357,9
Årsresultat			304,1				304,1
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			(326,2)		(326,2)	(326,2)
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				125,6	125,6	125,6
Årets totalresultat			304,1	(326,2)	125,6	(200,6)	103,5
Egenkapital 31. desember 2023		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Årsresultat			246,0				246,0
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			752,9		752,9	752,9
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				645,9	645,9	645,9
Årets totalresultat			246,0	752,9	645,9	1 398,8	1 644,8
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2

avinor as							
Beløp i MNOK	Note	aksjekapital	Opptjent egenkapital	Aktuarmessige gevinster (tap)	Sikrings-reserver	Andre egenkapital-komponenter	sum
Egenkapital 1. januar 2023		5 400,1	9 751,8	(1 259,9)	(581,8)	(1 841,6)	13 310,3
Årsresultat			231,5				231,5
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			(197,4)		(197,4)	(197,4)
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				125,6	125,6	125,6
Årets totalresultat			231,5	(197,4)	125,6	(71,8)	159,7
Transaksjoner med aksjonær:							
Kontinuitetsdifferanser virksomhetsoverdragelser	25		(2,4)				(2,4)
Egenkapital 31. desember 2023		5 400,1	9 980,8	(1 457,3)	(456,2)	(1 913,4)	13 467,6
Årsresultat			166,1				166,1
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			416,5		416,5	416,5
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				645,9	645,9	645,9
Årets totalresultat			166,1	416,5	645,9	1 062,4	1 228,5
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	10 147,0	(1 040,8)	189,7	(851,0)	14 696,1

Kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Resultat før skatt		320,3	398,2	215,6	298,7
Av- og nedskrivninger		2 838,5	2 256,9	2 648,2	2 184,8
Netto tap/(gevinst) ved avgang anleggsmidler		2,0	0,1	1,5	(0,5)
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(61,9)	(114,4)	(61,9)	(114,4)
Netto finansposter		805,9	904,3	769,2	830,7
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		30,2	9,4	32,8	(2,3)
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(11,4)	(110,9)	25,4	(63,8)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger		(362,6)	(523,7)	(238,2)	(356,1)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(288,0)	467,0	(235,6)	457,8
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		-	-	(76,7)	(110,3)
Innbetaling av renter		199,2	66,8	189,0	64,4
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		3 472,2	3 353,8	3 269,2	3 189,0
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteieideler		(4 963,3)	(4 327,4)	(4 834,1)	(4 227,2)
Konserninterne investeringer		-	-	-	-
Innbetalinger av investeringstilskudd	13	2 305,2	1 525,0	2 305,2	1 525,0
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteieideler		8,2	10,5	8,2	10,5
Konserninterne utlån		-	-	25,0	30,0
Konsernbidrag		-	-	160,6	130,4
Utbetalinger fra andre investeringer		-	(8,4)	-	(8,4)
Virksomhetoverdragelser		-	-	-	(0,1)
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(2 649,9)	(2 800,4)	(2 335,0)	(2 539,9)

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Innbetalinger ved opprekk av rentebærende gjeld	21	5 780,9	-	5 780,9	-
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	21	(873,1)	(1 020,6)	(868,2)	(1 021,4)
Innbetalinger ved opprekk av sertifikatgjeld	21	1 650,0	3 000,0	1 650,0	3 000,0
Netbetalinger av sertifikatgjeld	21	(3 149,9)	(1 500,1)	(3 149,9)	(1 500,1)
Utbetaling av renter		(998,4)	(798,1)	(993,6)	(788,9)
Betalte låneomkostninger		(17,4)	-	(17,4)	-
Betalte konserninterne renter		-	-	(99,3)	(82,2)
Konserninternt nedbetaling av leieforpliktelser	21	-	-	(22,3)	(21,9)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		2 392,1	(318,7)	2 280,2	(414,4)
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		3 214,4	234,7	3 214,4	234,7
Kontanter og kontantekvivalenter 1. januar		1 423,3	1 188,6	1 423,3	1 188,6
Kontanter og kontantekvivalenter 31. desember	21	4 637,7	1 423,3	4 637,7	1 423,3



Generelle noter

NOTE 1 Generell informasjon

Avinorkonsernet består av morselskapet Avinor AS med datterselskaper. Konsernets formål er å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under hovedvirksomhetene, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene.

Avinorkonsernet sitt hovedkontor er i Dronning Eufemias gate 6, Oslo.

Selskaps- og konsernregnskapet til Avinor AS for regnskapsåret 2024 ble vedtatt av styret den 24. april 2025.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Selskapsregnskapet for Avinor AS og konsernregnskapet for Avinorkonsernet er utarbeidet i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

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

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har kontroll over. Hvilke selskap som inngår i Avinorkonsernet fremgår av note 25. Kontroll over en enhet oppstår når Avinor 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. 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.

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

Hele virksomheten til Avinorkonsernet er definert i to kontantstrømgenererende enheter (cash generating units - cgu), underveistjenester og lufthavnvirksomhet inkludert eiendom og hoteller.

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

Funksjonell valuta for morselskapet Avinor AS er norske kroner. Presentasjonsvaluta er norske kroner for både Avinorkonsernet og Avinor AS.

NOTE 3 Viktige antagelser og sentrale forhold

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av Avinorkonsernets 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 skønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

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

Bruksverdi på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

Det er gjennomført nedskrivningstest av begge de kontantgenererende enhetene lufthavnvirksomhet og underveistjenester per 31. desember 2024. Gjennomførte nedskrivningstester konkluderer med verdifall for den kontantgenererende enheten underveistjenester.

I note 15 er gjennomførte nedskrivningstester, sentrale forutsetninger for nedskrivningstestene og sensitivitet for sentrale forutsetninger omtalt.

Avskrivninger på driftsrelaterte eiendeler

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

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

- Følgende noter inneholder informasjon om driftsrelaterte eiendeler samt oversikt over intervaller av utnyttbar levetid:
- Note 11: immaterielle eiendeler
 - Note 12: varige driftsmidler
 - Note 13: anlegg under utførelse
 - Note 14: bruksretteiendeler

Netto pensjonsforpliktelse

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

Avinor benytter eksterne aktuarer for å beregne de ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsene. Forutsetningene lagt til grunn for beregning av balanseførte pensjonsforpliktelser er ajourførte per 31. desember 2024.

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

Avsetning for miljøforpliktelser

Avinor AS og Avinorkonsernet har betydelige forpliktelser knyttet til pålegg om opprydding av PFAS-forurensede lokaliteter, hovedsakelig fra brannøvingsfelt ved flere lufthavner. PFAS er et organisk fluorstoff som tidligere var tilsatt brannskum og som kan være spredt til grunn omkringliggende naturmiljø på lufthavnene. Lokasjonsvise forurensningskartlegginger gjennomføres, tiltaksplaner utarbeides og oppryddingsarbeid gjennomføres på flere lokasjoner. Alle tiltaksplaner og oppryddingsarbeid av eksterne parter.

Bokført avsetning per 31. desember 2024 innehar usikkerhetsrisikoer. Disse knyttes blant annet til antall lokaliteter som kan få pålegg om opprydning, mulige fremtidige endrede grenseverdier eller akseptkriterier fra Miljødirektoratet, utvikling av og erfaring med nye tiltaksmetoder, prisvekst i markedet og volumberegninger. Miljøforpliktelsen oppdateres løpende ved ny informasjon som har betydning for oppryddingskostnadene.

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

Noter inntekter og kostnader

NOTE 4 Segmentinformasjon

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

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

For ledelsesformål er konsernet organisert i et lufthavnsegment og et flysikringssegment. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, har ledelsen valgt å følge opp lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg. Fellesfunksjoner omfatter teknologi, konsernstaber (herunder økonomi/finans, kommersiell/marked, strategi, HR og juridisk) samt øvrige felles fagmiljøer.

Salg mellom driftssegmentene gjennomføres i henhold til armlengdeprinsippet. Allokering av kostnader knyttet til fellesfunksjoner innenfor lufthavnsegmentet er enten basert på en direkte fordeling ut fra faktisk bruk av funksjonene, eller interne fordelingsnøkler som gjenspeiler bruken av funksjonene. Ved rapportering av inntekt fra eksterne parter til konsernledelsen er måling av inntekt i overensstemmelse med måling av inntekt i resultatregnskapet.

Avinorkonsernet har tre kunder hvor omsetning overstiger 10 prosent av konsernets inntekter. Inntekter fra disse kundene utgjør henholdsvis 2,52 milliarder kroner, 2,13 milliarder kroner og 1,47 milliarder kroner, totalt 6,13 milliarder kroner for 2024 (2023: 2,52 milliarder kroner, 1,97 milliarder kroner og 1,47 milliarder kroner, totalt 5,86 milliarder kroner). Dette utgjorde for 2024 ca. 51 prosent av driftsinntekter (2023: ca. 51 prosent). Inntektene fra den største kunden relaterer seg til lufthavndrift. Inntektene fra den nest største og tredje største kunden relaterer seg til både lufthavndrift og flysikringstjeneste.

Avinor AS har aktivitet innen segmentene lufthavndrift og fellesfunksjoner. En del av aktiviteten innen fellesfunksjoner består av leveranser av tjenester til segmentet flysikring.

Regnskapsåret 2024

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2024 er som følger:

1. januar - 31. desember 2024

Beløp i MNOK	lufthavndrift	Flysikring	Felles-funksjoner	Konsern eliminerings	Totalt
Trafikkinntekter	4 352,3	1 401,3			5 753,7
Kommersielle inntekter	5 896,0	191,6	216,5		6 304,1
Andre inntekter	51,4	0,7	-		52,1
Konserninterne inntekter	168,3	794,8	2 014,3	(2 977,5)	-
Driftsinntekter	10 468,0	2 388,5	2 230,9	(2 977,5)	12 109,9
Varekostnader	(74,0)	(8,2)	(115,3)		(197,5)
Lønn og personalkostnader ¹⁾	(1 664,5)	(1 408,9)	(999,1)		(4 072,5)
Andre driftskostnader	(2 750,2)	(231,6)	(719,2)		(3 701,0)
Andre kostnader	(173,7)	(0,5)	-		(174,2)
Konserninterne kostnader	(2 186,3)	(595,3)	(195,9)	2 977,5	-
Driftskostnader	(6 848,7)	(2 244,5)	(2 029,5)	2 977,5	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 619,3	144,0	201,4		3 964,7
Avskrivninger og amortiseringer	(2 066,3)	(42,9)	(201,4)		(2 310,6)
Nedskrivninger	-	(527,9)	-		(527,9)
Driftsresultat	1 553,0	(426,8)	-	-	1 126,2
Tilknyttede eiendeler *	37 220,3	1 449,0	1 034,1		39 703,4
Investeringer i perioden	2 154,5	435,3	147,8		2 737,6

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

¹⁾Konsernet har søkt om refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonen er godkjent og utbetalt i 2024. Refusjonens resultateffekt er presentert som en kostnadsreduksjon i Lønn og personalkostnader, og allokert med 136 millioner kroner til segmentet lufthavndrift (regionale lufthavner) og 78 millioner kroner til segmentet flysikring.

Lufthavndrift, 1. januar - 31. desember 2024

	Oslo lufthavn	Bergen lufthavn	Stavanger lufthavn	Trondheim lufthavn	Regionale lufthavner	EIENDOM	lufthavndrift
Trafikkinntekter	2 120,6	595,8	419,7	344,9	871,4		4 352,3
Kommersielle inntekter	3 616,7	619,1	465,7	356,6	662,7	175,1	5 896,0
Andre inntekter	4,3	0,5	1,3	0,5	44,8		51,4
Konserninterne inntekter	16,6	0,3	7,9	3,6	114,5	25,4	168,3
Driftsinntekter	5 758,1	1 215,7	894,7	705,6	1 693,4	200,5	10 468,0
Varekostnader	(39,3)	(3,2)	(4,1)	(1,3)	(26,2)		(74,0)
Lønn og personalkostnader	(583,3)	(123,2)	(100,7)	(100,9)	(756,4)	(0,0)	(1 664,5)
Andre driftskostnader	(1 137,1)	(242,9)	(200,5)	(160,5)	(998,5)	(10,8)	(2 750,2)
Andre kostnader	(9,3)	(15,2)	(10,0)	(2,3)	(137,0)		(173,7)
Konserninterne kostnader	(653,4)	(207,8)	(164,1)	(127,4)	(1 032,7)	(0,9)	(2 186,3)
Driftskostnader	(2 422,4)	(592,2)	(479,3)	(392,4)	(2 950,7)	(11,7)	(6 848,7)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 335,7	623,5	415,3	313,2	(1 257,3)	188,9	3 619,3
Av- og nedskrivninger	(951,6)	(271,5)	(143,7)	(115,9)	(540,4)	(43,1)	(2 066,3)
Driftsresultat	2 384,0	352,0	271,6	197,3	(1 797,7)	145,7	1 553,0
Tilknyttede eiendeler *	19 038,4	4 901,4	2 139,2	1 568,0	8 687,0	886,4	37 220,3
Investeringer i perioden	708,6	191,9	118,6	99,5	1 035,4	0,7	2 154,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

Regnskapsåret 2023

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

1. januar - 31. desember 2023

Beløp i MNOK	lufthavndrift	Flysikring	Felles-funksjoner	Konsern eliminerings	Totalt
Trafikkinntekter	4 088,4	1 312,4	-		5 400,8
Kommersielle inntekter	5 461,8	187,9	243,7		5 893,3
Andre inntekter	219,6	-	-		219,6
Konserninterne inntekter	133,2	713,4	1 988,2	(2 834,8)	-
Driftsinntekter	9 902,9	2 213,7	2 231,9	(2 834,8)	11 513,7
Varekostnader	(83,4)	(9,1)	(99,2)		(191,7)
Lønn og personalkostnader	(1 579,2)	(1 439,6)	(977,7)		(3 996,5)
Andre driftskostnader	(2 700,8)	(218,6)	(879,5)		(3 799,0)
Andre kostnader	33,7	(0,7)	-		33,0
Konserninterne kostnader	(2 278,3)	(483,6)	(73,0)	2 834,8	-
Driftskostnader	(6 608,0)	(2 151,7)	(2 029,4)	2 834,8	(7 954,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 294,9	62,0	202,5		3 559,4
Av- og nedskrivninger	(2 011,4)	(43,1)	(202,5)		(2 256,9)
Driftsresultat	1 283,6	19,0	-		1 302,5
Tilknyttede eiendeler *	37 132,1	1 585,0	1 052,8		39 769,9
Investeringer i perioden	2 434,9	363,2	181,6		2 979,8

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

Lufthavndrift, 1. januar - 31. desember 2023

	Oslo lufthavn	Bergen lufthavn	Stavanger lufthavn	Trondheim lufthavn	Regionale lufthavner	EIENDOM	lufthavndrift
Trafikkinntekter	1 987,9	564,9	404,5	332,2	798,9		4 088,4
Kommersielle inntekter	3 366,2	578,8	440,0	338,8	580,0	158,0	5 461,8
Andre inntekter ¹⁾	3,2	0,8	192,2	0,9	22,5		219,6
Konserninterne inntekter	4,4	0,6	8,3	3,5	92,4	24,0	133,2
Driftsinntekter	5 361,7	1 145,0	1 044,9	675,4	1 493,9	182,0	9 902,9
Varekostnader	(43,7)	(1,7)	(5,0)	(1,1)	(32,0)		(83,4)
Lønn og personalkostnader	(534,8)	(118,4)	(98,1)	(95,2)	(732,7)		(1 579,2)
Andre driftskostnader	(1 151,2)	(265,1)	(184,4)	(159,4)	(927,8)	(13,0)	(2 700,8)
Andre kostnader	0,2	(4,8)	0,6	(0,8)	38,4		33,7
Konserninterne kostnader	(714,9)	(218,9)	(158,5)	(129,2)	(1 056,0)	(0,7)	(2 278,3)
Driftskostnader	(2 444,4)	(608,9)	(445,2)	(385,6)	(2 710,1)	(13,7)	(6 608,0)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	2 917,3	536,1	599,6	289,8	(1 216,2)	168,3	3 294,9
Av- og nedskrivninger	(942,8)	(270,6)	(130,7)	(116,0)	(508,1)	(43,1)	(2 011,4)
Driftsresultat	1 974,5	265,5	468,9	173,8	(1 724,3)	125,1	1 283,6
Tilknyttede eiendeler *	19 281,5	4 981,0	2 164,4	1 584,5	8 192,0	928,8	37 132,1
Investeringer i perioden	1 177,8	118,7	200,5	62,8	871,0	4,1	2 434,9

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

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

NOTE 5 Trafikkinntekter og kommersielle inntekter

Driftsinntekter består av trafikkinntekter og kommersielle inntekter. Trafikkinntekter omfatter alle avgifter knyttet til bruk av lufthavnene og tjenesteytelser som er nødvendige for å gjennomføre flygninger til/fra og innad i Norge. Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester samt leieinntekter.

Avinorkonsernet inntektsfører driftsinntekter i samsvar med IFRS 15 og IFRS 16.

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder (IFRS 15)

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder består av trafikkinntekter og inntekter fra salg av varer og tjenester. Inntektene innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, til et beløp konsernet forventes å ha rett til i bytte for disse varene/tjenestene.

Trafikkinntekter

For trafikkinntekter er leveringsforpliktelsene oppfylt ved gjennomføring av de aktuelle flygningene. Trafikkinntekter består av underveisavgift og lufthavnavgifter.

- Underveisavgiften inngår i segmentet Flysikring og omfatter kontroll og overvåkning av flygninger i norsk luftrom. Underveisavgiften regnes som egen leveringsforpliktelse og beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse.
- Lufthavnavgifter inngår i segmentet lufthavndrift og består av:
 - o startavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets vekt.

- o passasjeravgift for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner. Passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer på den aktuelle flygningen.
- o sikkerhetsavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrasket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygningen.
- o terminalavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåkning og kontroll ved takeoff, landing og flybevegelser til/fra gate. 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.

Inntekter fra salg av varer og tjenester

Inntekter fra salg av varer og tjenester består av inntekter fra andre varer og tjenester som Avinorkonsernet leverer til flyselskap og andre sluttbrukere. Større inntektskilder innen dette kategorien er leveranser av flydrivstoff Svalbard, drift av fast-track og andre tilbringertjenester, leveranse av nett og andre IT-tjenester til leietakere og oppsamling/håndtering av kjemikalier fra avising av fly på lufthavner.

Salg av varer og tjenester faktureres løpende med betalingsbetingelse 30 dager fra fakturadato.

Leieinntekter (IFRS 16)

Leieinntekter består av inntekter fra utleie av fast eiendom med faste leiebeløp eller omsetningsbaserte vederlag basert på inngåtte leieavtaler og løpende innrapportering av omsetning.

Leiekontrakter relatert til dutyfree, parkering, servering/kiosker/butikker og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentlige delen av inntekten mens fast vederlag utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavner er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre del av Avinor-konsernet sine leieinntekter. I 2024 utgjorde faste leieavtaler og minimumsleier 2,7 milliarder kroner av totale inntektsførte leieinntekter på 5,3 milliarder kroner. Det er forventet at årlige faste leieinntekter inkludert minimumsleier vil ligge på om lag samme nivå også kommende år.

Utleie med fast leievederlag faktureres forskuddsvis og innregnes løpende. Utleie med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent. Omsetningsbaserte vederlag innrapporteres og faktureres ukentlig. Betalingsbetingelse for leieinntekter er normalt 30 dager fra fakturadato.

Fordeling inntekter

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Underveisavgift		1 401,3	1 312,4	-	-
Startavgift		1 275,4	1 106,8	1 270,5	1 102,5
Passasjeravgift		1 318,9	1 217,8	1 313,8	1 213,3
Sikkerhetsavgift		1 285,4	1 273,0	1 279,7	1 267,7
Terminalavgift		472,6	490,9	472,6	490,9
Trafikkinntekter		5 753,7	5 400,8	4 336,6	4 074,4
Inntekter fra salg av varer og tjenester		988,5	914,5	1 295,2	1 164,7
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder		6 742,2	6 315,3	5 631,8	5 239,1
Leieinntekter dutyfree		2 472,7	2 342,8	2 472,7	2 342,8
Leieinntekter parkering		1 085,8	1 029,4	1 085,8	1 029,4
Leieinntekter servering, kiosker og butikker		946,3	858,6	945,6	857,6
Leieinntekter annet		810,8	748,0	689,8	602,2
Leieinntekter		5 315,6	4 978,8	5 193,8	4 832,0
Andre inntekter	8	52,1	219,6	51,4	219,6
Driftsinntekter		12 109,9	11 513,7	10 877,0	10 290,7
Trafikkinntekter		5 753,7	5 400,8	4 336,6	4 074,4
Kommersielle inntekter *		6 304,1	5 893,3	6 489,0	5 996,7
Andre inntekter	8	52,1	219,6	51,4	219,6
Driftsinntekter		12 109,9	11 513,7	10 877,0	10 290,7

* Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester samt leieinntekter.

NOTE 6 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Lønninger		(3 066,1)	(2 853,2)	(1 968,8)	(1 801,5)
Arbeidsgiveravgift		(247,9)	(470,7)	(169,6)	(304,0)
Pensjonskostnader	17	(634,3)	(551,0)	(394,0)	(329,2)
Andre ytelser		(124,2)	(121,7)	(99,2)	(93,6)
Lønn og personalkostnader		(4 072,5)	(3 996,5)	(2 631,6)	(2 528,3)
Sum lønnskostnader er redusert med:					
Balanseførte lønnskostnader		232,9	180,1	231,7	176,6
Gjennomsnittlig antall årsverk		3 063	2 917	2 244	2 106

Ytelser til ledende personer

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

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

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

Ytelser til ledende ansatte og styret 2024

	Styrehonorar	Lønn	Naturalytelser	pensjonskostnad	Samlet godtgjørelse
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef	-	3 904 411	14 232	154 545	4 073 188
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	-	2 616 151	12 840	245 592	2 874 583
Thorgeir Landevaag, konserndirektør store lufthavner	-	2 748 940	14 232	210 819	2 973 990
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	-	2 727 192	19 932	644 162	3 391 286
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	-	2 342 953	17 400	893 494	3 253 847
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	-	2 223 627	18 168	600 118	2 841 913
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	-	2 540 619	14 232	155 251	2 710 101
Lars Vågstad, konserndirektør teknologi	-	3 017 219	14 232	154 473	3 185 923
Karianne Helland Strand, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	-	2 091 444	14 232	159 953	2 265 629
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	-	2 352 021	14 232	154 554	2 520 807
Samlet godtgjørelse ledende ansatte	-	26 564 576	153 732	3 372 959	30 091 267
Styret					
Tone Wille, styrets leder (fra juni 2024)	287 000	-	-	-	287 000
Ola H. Strand, styrets nestleder	317 000	-	-	-	317 000
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	293 500	-	-	-	293 500
Inger Lise Strøm, styremedlem	338 500	-	-	-	338 500
Fridtjof Berents, styremedlem (fra juni 2024)	156 000	-	-	-	156 000
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	304 500	-	-	-	304 500
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem	258 500	-	-	-	258 500
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem	283 000	-	-	-	283 000
Morten Mikalsen, ansattvalgt varamedlem	14 000	-	-	-	14 000
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	14 000	-	-	-	14 000
Anne Carine Tanum, styrets leder (til juni 2024)	273 000	-	-	-	273 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem (til juni 2024)	138 000	-	-	-	138 000
Samlet godtgjørelse styret	2 677 000	-	-	-	2 677 000
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinorkonsernet	2 677 000	26 564 576	153 732	3 372 959	32 768 267
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinor AS	2 677 000	23 948 425	140 892	3 127 367	29 893 684

Oppgitt godtgjørelse til ansattvalgte medlemmer av styret gjelder kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem.

Ytelser til ledende ansatte og styret 2023

	Styrehonorar	Lønn	Naturalytelser	pensjonskostnad*	Samlet godtgjørelse
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef	-	3 644 591	14 278	144 844	3 803 753
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	-	2 454 959	11 580	231 751	2 698 290
Stine Ramstad Westby, konserndirektør store lufthavner	-	2 668 485	13 428	391 514	3 073 426
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	-	2 613 941	19 128	574 061	3 207 130
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	-	2 229 480	17 446	819 529	3 066 455
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	-	2 115 841	17 364	551 883	2 685 089
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	-	2 171 443	13 428	145 057	2 329 928
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi	-	2 900 092	13 428	144 407	3 057 928
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	-	2 429 682	13 428	190 169	2 633 279
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	-	2 209 345	13 428	144 464	2 367 237
Samlet godtgjørelse ledende ansatte	-	25 437 859	146 936	3 337 720	28 922 515
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder	534 500	-	-	-	534 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	302 500	-	-	-	302 500
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	291 000	-	-	-	291 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	270 500	-	-	-	270 500
Inger Lise Strøm, styremedlem	323 500	-	-	-	323 500
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	291 000	-	-	-	291 000
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	126 000	-	-	-	126 000
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	138 000	-	-	-	138 000
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	65 000	-	-	-	65 000
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	132 500	-	-	-	132 500
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	121 000	-	-	-	121 000
Samlet godtgjørelse styret	2 595 500	-	-	-	2 595 500
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinorkonsernet	2 595 500	25 437 859	146 936	3 337 720	31 518 015
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinor AS	2 595 500	22 982 900	135 356	3 105 969	28 819 724

Oppgitt godtgjørelse til ansattvalgte medlemmer av styret gjelder kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem.

* I 2023-rapport ble deler av pensjonskostnader felles for konsernet allokert ut til ledende ansatte som hadde innskuddsordning. 2023-tallene er justert, i ovenstående tabell presenteres pensjonskostnader direkte relatert til den enkelte ansatte.

NOTE 7 Andre driftskostnader

Spesifikasjon andre driftskostnader

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Drift/vedlikehold bygninger		(865,9)	(969,9)	(828,7)	(933,4)
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell		(607,1)	(583,0)	(589,2)	(577,0)
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold		(789,2)	(733,1)	(782,8)	(727,8)
Meteorologiske tjenester		(71,8)	(55,6)	(1,6)	(2,1)
Konsulentbistand		(291,9)	(354,4)	(275,8)	(345,6)
Øvrige eksterne tjenester		(526,5)	(515,5)	(512,6)	(504,9)
Tap på fordringer	16	(12,0)	(20,0)	1,4	(7,0)
Øvrige driftskostnader		(536,6)	(567,5)	(1 283,3)	(1 203,5)
Andre driftskostnader		(3 701,0)	(3 799,0)	(4 272,6)	(4 301,3)

Honorar til revisor

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

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Lovpålagt revisjon		(4,9)	(4,3)	(4,0)	(3,4)
Andre attestasjonstjenester		(0,6)	(0,5)	(0,6)	(0,4)
Skatterådgivning		-	-	-	-
Annen bistand		(0,1)	(0,0)	(0,1)	(0,0)
Honorar til revisor		(5,6)	(4,8)	(4,7)	(3,8)

NOTE 8 Andre inntekter og kostnader

Andre inntekter og kostnader inkluderer gevinster og tap ved avhending av varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler, offentlige tilskudd, forsikringsoppgjør, endring miljøavsetning og restruktureringskostnader.

Offentlige tilskudd (IAS 20)

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

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

Innregnede ikke mottatte tilskudd presenteres i balanseoppstillingen som “kundefordringer og andre kortsiktige fordringer”. Det innregnes ikke fordringer på offentlige tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter. Mottatte tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter presenteres som leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.

Konsernet mottar tilskudd knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. I note 13 foreligger det ytterligere informasjon om fordelingen mellom resultatførte tilskudd og tilskudd som føres som mot balanseførte verdier for disse prosjektene.

Spesifikasjon

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	noter	2024	2023	2024	2023
Gevinst salg anleggsmidler		5,7	9,5	5,7	9,5
Offentlige tilskudd/refusjoner		46,4	21,6	45,7	21,6
Forsikringsoppgjør		-	188,5	-	188,5
Andre inntekter		52,1	219,6	51,4	219,6
Tap salg anleggsmidler		(7,8)	(9,6)	(7,3)	(8,9)
Endring miljøavsetning	18	(133,9)	42,6	(134,2)	16,1
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	17	(32,5)	-	(32,5)	-
Andre kostnader		(174,2)	33,0	(173,9)	7,2

Forsikringsoppgjør

Inntektsført forsikringsoppgjør i 2023 er i sin helhet knyttet til bygging av nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn for å erstatte parkeringshuset som ble totalskadet i brann i januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

Endring miljøavsetning

Resultatført endring i miljøavsetning i 2023 og 2024 består av endring i forpliktelser samt beregnede nåverdieffekter.

Avsetning sluttavtaler/gavepensjon

I løpet av andre kvartal 2024 ble konsernets ansatte informert om at man kan søke om frivillig sluttavtale/gavepensjon. Per årsslutt 2024 har stort sett alle aktuelle ansatte som har mottatt tilbud fattet beslutning hvorvidt de ønsker å takke ja til tilbudet. Avinor har beslutningsrett på avgjørelse av hver enkelt søknad, enkelte som har takket ja har fortsatt ikke fattet endelig beslutning om oppstartstidspunkt for avtalen. Kostnadsført avsetning er basert på beregninger av total forpliktelse for inngåtte sluttavtaler og er beregnet av ekstern aktuar. Kostnadsført i 2024 representerer følgelig ledelsens beste estimat på nåverdien av inngåtte sluttavtaler i 2024. Sluttavtalene/gavepensjonene presenteres sammen med pensjonsforpliktelser i balansen.

NOTE 9 Avskrivninger, amortiseringer og nedskrivninger

Avskrivninger og amortiseringer

Spesifikasjon

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Avskrivninger immaterielle eiendeler	11	(78,4)	(70,2)	(75,9)	(67,7)
Avskrivninger varige driftsmidler	12	(2 187,5)	(2 127,5)	(2 102,9)	(2 046,0)
Avskrivninger anlegg under utførelse	13	-	-	-	-
Avskrivninger bruksretteiendeler	14	(44,7)	(59,2)	(59,7)	(71,0)
Avskrivninger og amortiseringer		(2 310,6)	(2 256,9)	(2 238,6)	(2 184,8)

Se notene 11 til 15 for ytterligere beskrivelse av avskrivningsprinsipp og avskrivningstider for de ulike eiendelskategoriene samt opplysninger om nedskrivninger.

Nedskrivninger

Spesifikasjon

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Nedskrivning immaterielle eiendeler	11	(16,1)	-	(12,9)	-
Nedskrivning varige driftsmidler	12	(175,6)	-	(94,6)	-
Nedskrivning anlegg under utførelse	13	(336,2)	-	(302,0)	-
Nedskrivninger		(527,9)	-	(409,6)	-

NOTE 10 Finansposter

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Renteinntekter		178,8	63,5	192,0	71,4
Konsernbidrag	25	-	-	160,6	130,4
Andre finansinntekter		14,2	1,5	11,1	1,2
Finansinntekter		193,0	65,0	363,7	203,1
Rentekostnader		(1 021,7)	(814,3)	(1 133,8)	(904,9)
Rentekostnad leieforpliktelser	22	(7,8)	(9,2)	(7,8)	(9,2)
Andre lånekostnader		(7,6)	(7,3)	(7,6)	(7,3)
Aktiverte lånekostnader	12	127,6	96,4	127,6	96,4
Andre finanskostnader		(10,3)	(1,8)	(10,3)	(1,8)
Finanskostnader		(919,7)	(736,2)	(1 031,8)	(826,8)
Urealiserte effekter derivater		(75,9)	(141,1)	(94,0)	(101,4)
Realiserte effekter derivater		(27,3)	(133,8)	(32,0)	(111,8)
Endring virkelig verdi derivater som inngår i regnskapsmessig sikring					
- rente- og valutaswapper: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	21	77,1	1 609,5	77,1	1 609,5
- rente- og valutaswapper: virkelig verdi sikring	21	(80,4)	327,8	(80,4)	327,8
Netto verdiendring lån som inngår i regnskapsmessig sikring					
- kontantstrømsikring		(77,1)	(1 609,5)	(77,1)	(1 609,5)
- virkelig verdi sikring		80,4	(327,8)	80,4	(327,8)
Andre urealiserte valutaposisjoner		0,4	10,2	0,4	10,2
Andre realiserte valutaposisjoner		23,7	31,5	24,6	(3,9)
Netto effekt valuta og derivater		(79,1)	(233,2)	(101,0)	(207,0)
Finansresultat		(805,9)	(904,3)	(769,1)	(830,7)

Verdiendringer kraft

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft. Disse derivatene inngår ikke i sikringsbokføring for Avinor. Urealiserte og realiserte effekter av kraftderivatene er klassifisert i resultatregnskapet på regnskapslinjen «netto effekt valuta og derivater», som inngår i finansresultatet.

Se note 21 for ytterligere omtale av prinsipper som gjelder finansposter.

Noter operasjonelle eiendeler og gjeld

NOTE 11 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 lineært. Utgifter pådratt som følge av å vedlikeholde eller opprettholde fremtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den fremtidige økonomiske nytte av programvaren.

Spesifikasjon av immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet	Avinor AS
Per 1. januar 2023			
Anskaffelseskost		929,1	859,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(397,5)	(341,3)
Balanseført verdi 1. januar		531,6	517,8
Regnskapsåret 2023			
Balanseført verdi 1. januar		531,6	517,8
Tilgang		146,6	146,6
Avgang		(0,4)	(0,4)
Årets avskrivninger	9	(70,2)	(67,7)
Balanseført verdi 31. desember		607,7	596,3
Per 31. desember 2023			
Anskaffelseskost		1 075,3	1 005,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(467,6)	(409,1)
Balanseført verdi 31. desember		607,7	596,3

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet	Avinor AS
Regnskapsåret 2024			
Balanseført verdi 1. januar		607,7	596,3
Tilgang		47,0	47,0
Årets avskrivninger	9	(78,4)	(75,9)
Årets nedskrivninger	9, 15	(16,1)	(12,9)
Balanseført verdi 31. desember		560,2	554,4
Per 31. desember 2023			
Anskaffelseskost		1 122,3	1 052,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(562,1)	(497,9)
Balanseført verdi 31. desember		560,2	554,4
Økonomisk levetid			
Økonomisk levetid		10 år	10 år
Avskrivningsmetode			
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær

NOTE 12 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 tiltenkt bruk.

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

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

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

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

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

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

Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene. Investeringsilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringsilskudd 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 Avinorkonsernet og Avinor AS utgjorde i 2024 127,6 millioner kroner (2023: 96,4 millioner kroner).

Gjennomsnittlig rentesats for konsernet er beregnet til 4,22 prosent i 2024 og 3,86 prosent i 2023.

Sikkerhetsstillelser

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

Spesifikasjon av varige driftsmidler

Avinorkonsernet

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Transport-midler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	sum
Per 1. januar 2023								
Anskaffelseskost		1 823,3	28 114,4	15 182,3	1 958,2	9 337,9	3 256,5	59 672,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(10 230,1)	(5 881,3)	(917,4)	(6 705,6)	(1 561,9)	(25 298,8)
Balanseført verdi 1. januar		1 820,9	17 884,3	9 301,0	1 040,8	2 632,3	1 694,6	34 373,9
Regnskapsåret 2023								
Balanseført verdi 1. januar		1 820,9	17 884,3	9 301,0	1 040,8	2 632,3	1 694,6	34 373,9
Tilgang		9,0	1 239,7	242,0	157,4	542,2	46,8	2 237,2
Avgang		-	(2,8)	(0,3)	(2,4)	(9,2)	(0,5)	(15,2)
Årets avskrivninger	9	-	(931,1)	(499,9)	(111,2)	(486,1)	(99,3)	(2 127,5)
Balanseført verdi 31. desember		1 829,8	18 190,1	9 042,9	1 084,7	2 679,2	1 641,7	34 468,4
Per 31. desember 2023								
Anskaffelseskost		1 832,3	29 313,0	15 423,9	2 074,8	9 493,3	3 114,9	61 252,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(11 122,9)	(6 381,1)	(990,1)	(6 814,1)	(1 473,2)	(26 783,8)
Balanseført verdi 31. desember		1 829,8	18 190,1	9 042,9	1 084,7	2 679,2	1 641,7	34 468,4

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Transport-midler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	sum
Regnskapsåret 2024								
Balanseført verdi 1. januar		1 829,8	18 190,1	9 042,9	1 084,7	2 679,2	1 641,7	34 468,4
Tilgang		58,8	574,0	335,3	124,0	1 561,8	64,4	2 718,2
Avgang		-	(1,8)	-	(3,2)	(1,0)	(4,4)	(10,3)
Årets avskrivninger	9	-	(965,9)	(509,0)	(118,9)	(508,5)	(85,3)	(2 187,5)
Årets nedskrivninger	9, 15	-	(93,5)	(0,0)	(0,6)	(80,6)	(0,9)	(175,6)
Balanseført verdi 31. desember		1 888,6	17 702,9	8 869,1	1 086,1	3 650,9	1 615,4	34 813,1
Per 31. desember 2024								
Anskaffelseskost		1 891,0	29 847,5	15 731,5	2 170,7	10 473,6	3 164,8	63 279,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(12 144,5)	(6 862,3)	(1 084,6)	(6 822,7)	(1 549,4)	(28 466,0)
Balanseført verdi 31. desember		1 888,6	17 702,9	8 869,1	1 086,1	3 650,9	1 615,4	34 813,1
Økonomisk levetid								
Avskrivningsmetode		IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

Spesifikasjon av varige driftsmidler

Avinor AS

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Transport-midler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	sum
Per 1. januar 2023								
Anskaffelseskost		1 153,1	27 092,2	15 643,1	1 903,8	9 069,4	3 607,6	58 469,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(10 104,0)	(6 320,9)	(888,2)	(6 488,6)	(1 807,4)	(25 610,9)
Balanseført verdi 1. januar		1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
Regnskapsåret 2023								
Balanseført verdi 1. januar		1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
Tilgang		3,4	1 174,9	231,8	153,7	525,0	51,8	2 140,5
Avgang		-	(2,2)	(0,3)	(2,4)	(9,2)	(0,5)	(14,5)
Årets avskrivninger	9	-	(869,8)	(495,6)	(108,1)	(474,6)	(97,9)	(2 046,0)
Balanseført verdi 31. desember		1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,6	32 938,5
Per 31. desember 2024								
Anskaffelseskost		1 156,5	28 232,1	15 874,5	2 016,7	9 207,7	3 657,4	60 145,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(10 941,0)	(6 816,4)	(957,8)	(6 585,7)	(1 903,9)	(27 206,5)
Balanseført verdi 31. desember		1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,6	32 938,5

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Transport-midler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	sum
Regnskapsåret 2024								
Balanseført verdi 1. januar		1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,6	32 938,5
Tilgang		58,8	573,9	335,1	119,5	1 549,1	60,9	2 697,2
Avgang		-	(1,8)	-	(3,2)	(0,9)	(4,0)	(9,9)
Årets avskrivninger	9	-	(902,3)	(504,7)	(115,6)	(496,4)	(83,9)	(2 102,9)
Årets nedskrivninger	9, 15	-	(17,2)	-	(0,6)	(76,6)	(0,1)	(94,6)
Balanseført verdi 31. desember		1 213,5	16 943,7	8 888,4	1 059,0	3 597,2	1 726,5	33 428,3
Per 31. desember 2024								
Anskaffelseskost		1 220,8	28 766,4	16 182,0	2 108,3	10 179,8	3 699,3	62 156,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(11 822,5)	(7 294,1)	(1 049,1)	(6 582,4)	(1 978,3)	(28 728,2)
Balanseført verdi 31. desember		1 219,0	16 943,9	8 887,8	1 059,1	3 597,4	1 721,0	33 428,3
Økonomisk levetid								
Avskrivningsmetode		IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

NOTE 13 Anlegg under utførelse

Avinorkonsernet har flere prosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene som inngår i anlegg under utvikling per årsslutt 2024 er utvikling av fremtidige flygeledersystemer og utvikling av fjernstyrte tårn. I konsernet utgjør disse prosjektene rundt 40 prosent av balanseført anlegg under utførelse.

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet	Avinor AS
Per 1. januar 2023			
Anskaffelseskost		4 097,7	3 852,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		-	-
Balanseført verdi 1. januar		4 097,7	3 852,1
Regnskapsåret 2023			
Balanseført verdi 1. januar		4 097,7	3 852,1
Tilgang		2 979,8	2 879,7
Årets avskrivninger	9	-	-
Reklassifisering *		(2 383,8)	(2 287,1)
Balanseført verdi 31. desember		4 693,8	4 444,7
Per 31. desember 2023			
Anskaffelseskost		4 693,8	4 444,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger		-	-
Balanseført verdi 31. desember		4 693,8	4 444,7

Beløp i MNOK	noter	Avinorkonsernet	Avinor AS
Regnskapsåret 2024			
Balanseført verdi 1. januar		4 693,8	4 444,7
Tilgang		2 737,6	2 608,4
Årets avskrivninger	9	-	-
Årets nedskrivninger	9, 15	(336,2)	(302,0)
Reklassifisering *		(2 765,2)	(2 744,1)
Balanseført verdi 31. desember		4 330,1	4 006,9
Per 31. desember 2024			
Anskaffelseskost		4 666,3	4 309,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(336,2)	(302,0)
Balanseført verdi 31. desember		4 330,1	4 006,9

* Reklassifisering av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg/prosjekter. De ferdigstilte anlegg/prosjekter presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier. Endelig dekomponering til eiendelskategorier innen både immaterielle eiendeler og varige driftsmidler gjøres i forbindelse med ferdigstillingen av anlegg/prosjekt.

Store utbyggingsprosjekter

Ny lufthavn Bodø

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

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022. Prosjektets kostnadsramme (P85) og styringsramme (P50) utgjør henholdsvis 7,6 milliarder kroner (2024-kroner) og 6,5 milliarder kroner (2024-kroner) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Det forventes at Avinors andel av den vedtatte kostnadsrammen vil utgjøre 2,8 milliarder kroner (2024-kroner), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune. Det statlige tilskuddet benyttes først i prosjektet. Deretter finansieres prosjektet av Avinor og til slutt Bodø kommune. Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsrammen oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor, på vedtakstidspunktet, forventer at man med 85 prosent sannsynlighet vil holde seg innenfor. For styringsrammen er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

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

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. I fase 1 (utviklingsfasen) av kontraktene vil Avinor og entreprenør samarbeide om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandle om målpris, samt utarbeide planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg AS i juni 2023 og signert i starten av juli 2023. Etter gjennomført fase 1, ble endelig avtale for fase 2 signert i april 2024, noe som innledet omfattende anleggsarbeider. Kontrakten for terminalbygg ble tildelt HENT AS i april 2024. Ferdigstillelse av utviklingsfasen og signering av endelig avtale for fase 2 av terminalarbeidene forventes å finne sted i løpet av 2. kvartal 2025.

Økonomisk status

For 2019 til 2024 utgjør brutto prosjektutgifter, uten kjøp av arealene tilknyttet dagens lufthavn og før mottatte/innregnede statstilskudd, 1 272,4 millioner kroner (2023: 409,9 millioner kroner). Etter mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for 2023 og 2024, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet 0,0 millioner (2023: 0,0 millioner kroner) kroner for perioden 2019-2024. Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor. I tillegg har Avinor i 2023 og 2024 kjøpt arealene knyttet til henholdsvis eksisterende og ny lufthavn fra Forsvarsbygg. Total kjøpesum for arealene utgjorde 1 145,6 millioner kroner og ble finansiert av statlige tilskudd i statsbudsjettene for 2023 og 2024.

Forventet sluttkostnad for prosjektet er innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Samtidig innebærer dagens finansieringsmodell, sammen med utviklingen i det totale risikobildet og kompleksiteten i prosjektet, at det er usikkert hvor stor andel av prosjektet som må finansieres av Avinor.

Per 31. desember 2024 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 7,4 millioner kroner (2023: 19,9 millioner kroner) som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover utbetalte statlige tilskudd.

Tilskudd fra staten bokføres i samsvar med IAS 20 «Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte».

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø fra 2019 uten kjøp av arealer:

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	Note	2019-2022	2023	2024	Sum
Balanseførte prosjektutgifter per 31. desember						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		87,9	171,3	832,4	1 091,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		(87,9)	(171,3)	(832,4)	(1 091,6)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		141,5	9,2	30,1	180,8
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	8	(141,5)	(9,2)	(30,1)	(180,8)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			229,4	180,5	862,5	1 272,4
Innregning av tilskudd			(229,4)	(180,5)	(862,5)	(1 272,4)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordring vedrørende tilskudd per 31. desember						
Tilskudd innregnet - akkumulert				409,9	1 272,4	
Mottatte tilskudd - akkumulert				(390,0)	(1 265,0)	
Fordring tilskudd	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16		19,9	7,4	

Ny lufthavn Mo i Rana

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

Prosjektet har kostnadsramme (P85) og styringsramme (P50) på henholdsvis 4,8 milliarder kroner (2024-kroner) og 4,5 milliarder kroner (2024-kroner) etter at det ble gitt økte bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2023, herunder for å finansiere økt rullebanelengde fra 2 200 meter til 2 400 meter.

Innenfor styringsrammen skal den nye lufthavnen finansieres av staten samt et fast tilskudd fra Rana kommune og lokalt næringsliv på 0,6 milliarder kroner. I forbindelse med finansieringen av økt rullebanelengde, er det i tillegg avtalt et kommunalt bidrag på 66 millioner kroner (2023-kroner) som vil bli indeksregulert frem til utbetaling finner sted. Avinor, som byggherre for prosjektet, bærer risikoen for kostnadene over prosjektets styringsramme. En styringsramme tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor, på vedtakstidspunktet, anser at man med 50 prosent sannsynlighet vil holde seg innenfor.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022. I ettertid, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2023, vedtok Stortinget økte rammer til prosjektet. Det er en pågående godkjennelsesprosess mellom staten og EØS-tilsynet ESA for å sikre at finansieringen av prosjektet, basert på de økte rammene, fortsatt er i tråd med EØS-avtalens regler for statsstøtte. Utfallet av prosessen kan påvirke hvor stor andel av prosjektet som må finansieres av Avinor.

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

Økonomisk status

Per 31. desember 2024 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før mottatte/innregnede lokale og statlige tilskudd, 2 034,8 millioner kroner (2023: 833,6 millioner kroner). Etter mottatte lokale tilskudd og mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for årene 2021-2024, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet per 31. desember 2024 0,0 millioner kroner (2023: 0,0 millioner kroner). Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor.

Per 31. desember 2024 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 186,2 millioner kroner (2023: 87,6 millioner kroner) som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover utbetalte statlige og lokale tilskudd.

Forventet sluttkostnad for prosjektet er innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Samtidig innebærer dagens finansieringsmodell, sammen med kompleksiteten i prosjektet, en risiko for at Avinor må finansiere deler av prosjektet.

Tilskudd fra staten bokføres i samsvar med IAS 20 «Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte».

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana:

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	Note	2014-2022	2023	2024	Sum
Balanseførte prosjektutgifter per 31. desember						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		147,6	634,6	1 193,5	1 975,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		(147,6)	(634,6)	(1 193,5)	(1 975,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-

Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		42,4	9,0	7,7	59,1
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	8	(42,4)	(9,0)	(7,7)	(59,1)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-

Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			190,0	643,6	1 201,2	2 034,8
Innregning av tilskudd			(190,0)	(643,6)	(1 201,2)	(2 034,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-

Fordring vedrørende tilskudd per 31. desember						
Tilskudd innregnet - akkumulert				833,6	2 034,8	
Mottatte tilskudd - akkumulert				(746,0)	(1 848,6)	

Fordring/(forpliktelse) tilskudd	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	87,6	186,2		
----------------------------------	---	----	------	-------	--	--

NOTE 14 Bruksretteiendeler

Konsernet som leietaker - balanseførte leieavtaler

Konsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel, med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen. Ved første gangs innregning estimeres bruksretteiendelen til kost, som tilsvarer estimert leieforpliktelse. Bruksretteiendeler avskrives så over det korteste av kontraksperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Se note 22 for informasjon om balanseført leieforpliktelse knyttet til innregnede leieavtaler.

Konsernet som utleier - operasjonelle leieavtaler

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

Konsernet presenterer utleide eiendeler som anleggsmidler i balansen. Utleide eiendeler består i det alt vesentlige av arealer i lufthavnterminalene samt driftsbygg og andre arealer i tilknytning til lufthavnene.

Spesifikasjon av bruksretteiendeler

Avinorkonsernet

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1. januar 2023							
Anskaffelseskost		30,1	499,4	187,0	4,8	1,4	722,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(3,9)	(145,4)	(63,8)	(4,5)	(0,5)	(218,1)
Balanseført verdi 1. januar		26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
Regnskapsåret 2023							
Balanseført verdi 1. januar		26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
Tilgang		-	56,1	-	1,2	-	57,4
Avgang		(11,8)	(57,0)	(105,5)	-	(0,8)	(175,1)
Årets avskrivninger	9	(1,0)	(39,9)	(17,7)	(0,5)	(0,1)	(59,2)
Balanseført verdi 31. desember		13,3	313,3	0,0	1,0	(0,0)	327,6
Per 31. desember 2023							
Anskaffelseskost		18,3	498,6	81,5	6,0	0,6	604,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(4,9)	(185,3)	(81,5)	(5,0)	(0,6)	(277,3)
Balanseført verdi 31. desember		13,3	313,3	0,0	1,0	(0,0)	327,6

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Regnskapsåret 2024							
Balanseført verdi 1. januar		13,3	313,3	0,0	1,0	(0,0)	327,6
Tilgang		159,1	38,1	-	-	-	197,2
Avgang		-	(0,5)	-	-	-	(0,5)
Årets avskrivninger	9	(3,8)	(40,6)	-	(0,4)	-	(44,7)
Balanseført verdi 31. desember		168,6	310,4	0,0	0,6	(0,0)	479,6
Per 31. desember 2024							
Anskaffelseskost		177,3	536,2	81,5	6,0	0,6	801,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(8,7)	(225,9)	(81,5)	(5,4)	(0,6)	(322,0)
Balanseført verdi 31. desember		168,6	310,4	0,0	0,6	(0,0)	479,6
Avskrivningsperiode							
		1 - 20 år	1 - 20 år	0 år	2 år	0 år	
Avskrivningsmetode							
		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

Spesifikasjon av bruksretteiendeler

Avinor AS

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1. januar 2023							
Anskaffelseskost		34,1	512,6	187,0	4,8	1,4	739,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(5,1)	(171,4)	(63,7)	(4,5)	(0,5)	(245,2)
Balanseført verdi 1. januar		29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
Regnskapsåret 2023							
Balanseført verdi 1. januar		29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
Tilgang		-	56,1	-	1,2	-	57,4
Avgang		(11,8)	(38,9)	(110,5)	-	(0,8)	(162,0)
Årets avskrivninger	9	(1,2)	(51,5)	(17,7)	(0,5)	(0,1)	(71,0)
Balanseført verdi 31. desember		16,0	306,9	(5,0)	1,0	(0,0)	319,0
Per 31. desember 2023							
Anskaffelseskost		22,3	529,8	76,5	6,0	0,6	635,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(6,3)	(222,9)	(81,5)	(5,0)	(0,6)	(316,2)
Balanseført verdi 31. desember		16,0	306,9	(5,0)	1,0	(0,0)	319,0

	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Bane-system	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Regnskapsåret 2024							
Balanseført verdi 1. januar		16,0	306,9	(5,0)	1,0	(0,0)	318,9
Tilgang		160,4	37,7	-	-	-	198,0
Avgang		-	-	-	-	-	-
Årets avskrivninger	9	(3,9)	(55,3)	-	(0,4)	-	(59,7)
Balanseført verdi 31. desember		172,4	289,2	(5,0)	0,6	(0,0)	457,3
Per 31. desember 2024							
Anskaffelseskost		182,6	567,5	76,5	6,0	0,6	833,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(10,2)	(278,2)	(81,5)	(5,4)	(0,6)	(375,9)
Balanseført verdi 31. desember		172,4	289,2	(5,0)	0,6	(0,0)	457,3
Avskrivningsperiode							
		1 - 20 år	1 - 20 år	0 år	2 år	0 år	
Avskrivningsmetode							
		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

NOTE 15 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

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

Lufthavnvirksomhet

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. desember 2024 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. desember 2024 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå.

Sentrale vurderinger og estimater

Den viktigste sentrale forutsetningen for å oppnå bærekraftige finansielle rammebetingelser er realvekst i Avinors avgifter for å oppnå nødvendig resultatforbedring som sikrer dette. Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS’ start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning beregnet til om lag 1,7 milliarder kroner implementert over de tre til fem neste årene sammenliknet med nåsituasjonen. For 2025 er større deler av denne avgiftsøkningen implementert i lufthavnavgiftene, samtidig som statens flypassasjeravgift er redusert med om lag 600 millioner kroner. For 2026 planlegger regulator å fastsette lufthavnavgiftene slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «single till»-modellen begrenses til 200 millioner kroner, mens avgiftene for 2027 skal være lik behovet. Med gjeldende prognoser og forutsetninger anslår Avinor at dette vil medføre en ytterligere realavgiftsøkning i nivå 600–800 millioner kroner i 2027 sammenlignet med dagens nivå.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. desember 2024 benyttes 2025 til og med 2029 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2030 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

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

Lufthavnvirksomhet	
Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2030 (millioner)	56,0
Resultatforbedring terminalåret 2030 (milliarder kroner) *	0,9
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,1 %

*Forbedring i driftsresultat i 2030 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2025. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom avgiftsøkninger samt kostnadsbesparelser.

Sentrale forutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2030

Antall passasjerer på 56,0 millioner i 2030 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling frem til 2025 er fra Avinors trafikkanalysemodell og tar høyde for drivere innen både tilbudsside (tilbudte seter og flybevegelser) og etterspørselsside (utvikling i BNP, turisme og reisetrender). Det er også hensyntatt forventet sesongmønster, endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2026-2029 er det lagt til grunn en estimert normalvekst for lufttrafikken, hvor det er sett spesielt på perioden

2015-2019 som sammenliknbar ut fra utviklingstrekk i norsk økonomi, valuta, turisme og generell tilbudssideutvikling. Estimerte effekter av økte lufthavnavgifter i prognoseperioden er hensyntatt. Veksttaktene for årene 2028-2029 er i stor grad sammenfallende med prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) som justeres for oppdaterte forventninger til utvikling i drivere som BNP, kjøpekraft, arbeidsledighet og andre indikatorer som kan påvirke fremtidig etterspørsel. Forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Basisscenarioet i TØIs langsiktige prognoser er beslektet med SSP2-scenariot (Shared Socio-Economic Pathways). Forutsetningene i SSP2 er videre tatt med inn i usikkerhetsperspektivene i både SSP3- og SSP5-scenarionene. Avinors langsiktige trafikkutvikling vurderes til å være et sted mellom lavutslipps- og høytutslippsscenarioene benyttet i klimarisikoanalysene i IRO E1-avsnittet i bærekraftsrapporteringen

Resultatforbedring terminalåret 2030

Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS’ start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning med om lag 1,7 milliarder kroner implementert over de tre til fem neste årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer vedtaket i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 millioner kroner og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Utover denne «omdanningen» vil lufthavnsavgiftene i 2025 økes med om lag 200 millioner kroner. Det forventes også at Avinor bidrar til resultatforbedring fra egen drift. Endelig realisering av disse samlede tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt bærekraftige finansielle rammebetingelser.

Basert på prognosene per 31. desember 2024 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer på om lag 900 millioner kroner i snitt de kommende årene utover hva avgiftsinntektene ville ha vært med KPI-justerte 2024-avgiftssatser for å forsvare bokførte eiendeler. Forskjellen fra estimatet i brev fra Samferdselsdepartementet og Avinors estimat skyldes at beregningsfaktorer vil endres noe fra periode til periode, inkludert WACC. Prognosen for årene 2025 til 2027 legger til grunn en akkumulert realavgiftsøkning i nivå 1 milliard kroner.

Vekstfaktor i terminalledd

Kontantstrømmer i terminalleddet er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Investeringer i terminalleddet er satt slik at investert kapital øker med om lag 2 prosent årlig.

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 6,1 prosent (7,8 prosent før skatt) er per 31. desember 2024 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet.

Sensitiviteter

Nedskrivningstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimer ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring gjennom økte lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i prognose- og terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 7,1 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 4,6 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 14,3 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 11,8 milliarder kroner.

Det er i tillegg foretatt sensitivitetsanalyser av de andre sentrale forutsetningene som ledelsen mener representerer rimelig sannsynlige nedsidescenarioer. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalleddet utover behovet som allerede er inkludert i nøkkelforutsetningen, som er nødvendig for å forsvare bokførte verdier i de ulike scenariene. Endringer i rammevilkår eller andre resultatforbedrende tiltak som eksempelvis forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører eller redusert omfang av samfunnsoppdrag kan redusere behovet for avgiftsøkning. I scenarioene med redusert vekst i terminalleddet er investeringene holdt uendret i forhold til gjennomført nedskrivningstest.

Videre vises som illustrasjon beregnet verdifall dersom Avinor kun skulle få dekket 50 prosent av nødvendig beløp ut over 0,9 milliarder kroner årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

Andre sensitiviteter		Verdi	Endring i verdi	Nødvendig resultat-forbedring	Nedskrivning om dekning 50 % av nødvendig resultatforbedring
Passasjerer i terminalår (millioner)					
Endring passasjerer i terminalår					
0 %	56,0	40 913	-	-	-
- 5 %	53,2	30 962	(9 951)	513	3 704
- 10 %	50,4	21 011	(19 901)	1 194	8 679
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	40 913	-	-	-
- 0,5 %	1,5 %	36 561	(4 352)	146	904
- 1,0 %	1,0 %	33 064	(7 848)	459	2 652
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,1 %	40 913	-	-	-
+ 0,5 %	6,6 %	36 119	(5 644)	183	1 125
+ 1,0 %	7,1 %	32 277	(8 636)	549	3 046

Underveistjenester

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårlige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 starter en ny referanseperiode som vil gjelde til og med 2029 (referanseperiode 4 – RP 4). Tjenesteleveransen er regulert av EU. Formålet er at brukere av luftrom skal belastes leverandørene sine faktiske kostnader i tillegg til avkastning på bundet kapital. Ytelsesplanen beskriver videre en risikodeling mellom leverandør og luftromsbrukere for avvik i trafikk og kostnader i referanseperiodene. Risikodelingsmekanismen definerer hvilke kostnader som kan viderebelastes luftromsbrukerene og avviksstørrelsene mellom forutsatte og faktiske inntekter og kostnader før mekanismene i risikodelingen inntreffer.

I mars 2025 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges innleverte ytelsesplan for referanseperiode 4 underkjennes. I den videre prosessen vil innstillingen fra PRB bringes videre til besluttede organer som for Norges del omfatter ESA.

Avinor har flere innsigelser til premissene som ligger til grunn for avslaget på Norges ytelsesplan, herunder at Norges enhetskostnad ligger i det lave sjiktet i Europa samt at Norge som ikke EU-medlem faller utenfor finansieringsordningen “Connecting Europe Facility Transport” som andre nasjoner (EU-medlemmer) har fordel av. Norge og Avinor deltar likevel fullt ut i det felles europeiske samarbeidet om neste generasjons flysikrings-systemer, men blir finansielt straffet ved at nødvendige merkostnader (transisjonskostnader) ikke blir akseptert av PRB.

Underkjennelse av ytelsesplanen vil medføre et økonomisk misforhold mellom underveisavgifter som kan kreves inn og det som er nødvendig for å drifte underveistjenestene. Denne risikoen er vurdert som en nedskrivningsindikator for den kontantgenererende underveistjenester per 31. desember 2024. Konsernet har gjennomført en oppdatert nedskrivningstest.

Sentrale vurderinger og estimater

Den oppdaterte nedskrivningsvurderingen hensyntar siste eksterne prognoser for trafikkutvikling og nye estimater for underveisavgifter, kostnader og investeringer. Underveistjenesten er i en fase med store myndighetspålagte investeringer som strekker seg forbi neste ytelsesplanperiode. Prognoseperioden i nedskrivningstesten er derfor forlenget med ytterligere 5 år i forhold til foregående års vurderinger og inkluderer til og med år 2034.

Nedskrivningstesten er basert på tre ulike scenarioer. Det ene scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at underveisavgiftene i både kommende ytelsesplanperiode (RP 4) og etterfølgende ytelsesplanperiode (RP 5) ikke dekker avkastningskravet tilstrekkelig. Det andre scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at underveisavgiftene i RP 4 ikke er tilstrekkelig dekkende, mens underveisavgiftene i RP 5 er tilstrekkelig dekkende. Det tredje scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at trafikkutviklingen er gradvis synkende i RP 4-perioden og deretter 5 prosent lavere enn i scenario en. Disse scenarioene er sannsynlighetsvektet med tillagt risikojusteringsfaktor.

For nedskrivningstesten per 31. desember 2024 benyttes år 2025 til og med 2034 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret 2035 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien. Bruksverdien kommer fra terminalverdien.

Terminalåret 2035 er første år i ytelsesplanperiode RP 6. I tillegg til forutsetning om fast vekst i kostnader og inntekter på 2 prosent, forutsettes det at RP 6-perioden gir dekning av kostnadsbasen per 2034 samt avkastning på sysselsatt kapital tilsvarende det markedsbaserte avkastningskravet. Avkastningskravet etter skatt per 31. desember 2024 er 5,65 prosent.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2024 viser at estimert bruksverdi på 1 875 millioner kroner basert på redegjorte forutsetninger er lavere enn balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 2024 innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten underveistjenester på 527,9 millioner kroner.

Eiendeler allokert til den kontantgenererende enheten inkluderer eiendeler i selskapsregnskapene til Avinor AS og Avinor Flysikring AS. Innregnet tap ved verdifall i Avinor AS utgjør 409,6 millioner kroner.

Innregnet tap ved verdifall er presentert på egen linje «nedskrivninger» i resultatregnskapene. Nedskrivningen er i sin helhet allokert til driftssegmentet Flysikring. Nedskrivningen har påvirket immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse. Fordelingen fremgår av note 9.

NOTE 16 Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Kundefordringer		1 105,0	1 278,1	915,9	993,6
Påløpte, ikke fakturerte inntekter		217,8	68,3	90,2	56,0
Forskuddsbetalte driftskostnader		147,3	108,2	111,0	93,5
Fordring tilskudd nye lufthavner	13	193,6	110,7	193,6	110,7
Andre kortsiktige fordringer		241,6	75,5	253,1	95,0
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer		1 905,3	1 640,8	1 563,8	1 348,8

Kundefordringer

Kundefordringer oppstår ved omsetning av varer eller tjenester som er innenfor den ordinære driftssyklusen. Dersom oppgjør forventes innen ett år eller mindre, klassifiseres fordringene som omløpsmidler. Dersom dette ikke er tilfellet, klassifiseres fordringene som anleggsmidler. Virkelig verdi av kundefordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi. Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Pålydende verdi kundefordringer		1 185,1	1 349,1	920,0	999,9
Nedskrivning for forventet tap på kundefordringer		(80,1)	(71,0)	(4,1)	(6,3)
Bokført verdi kundefordringer		1 105,0	1 278,1	915,9	993,6
Årets konstaterte tap på kundefordringer		(2,9)	(12,5)	(0,8)	(12,0)
Årets endring i forventet tap på kundefordringer		(9,1)	(7,5)	2,2	5,0
Årets kostnadsførte tap på kundefordringer	7	(12,0)	(20,0)	1,4	(7,0)

Spesifikasjon av endring i forventet tap

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Forventet tap 1. januar		71,0	63,5	6,3	11,2
Avsetning endelig konstatert i løpet av året		(2,7)	(7,2)	(0,6)	(6,7)
Økning i avsetning		16,5	15,4	1,9	2,5
Reduksjon i avsetning		(4,8)	(0,7)	(3,4)	(0,7)
Forventet tap 31. desember		80,1	71,0	4,1	6,3

Kredittrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer samt fremgangsmåte for verdsettelse av kundefordringene er nærmere omtalt i note 20.

	Sum	Ikke forfalt	<30 d	31-60 d	61-90 d	>90 d
Avinorkonsernet						
2024	1 185,1	1 019,4	79,6	4,1	-	82,0
2023	1 349,1	1 150,6	95,4	9,5	3,7	89,8
Avinor AS						
2024	920,0	837,3	80,4	2,3	-	-
2023	999,9	883,5	90,7	7,5	2,6	15,7

Kundefordringer og andre fordringer i utenlandsk valuta

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK	noter				
Euro		202,3	285,7	-	-

NOTE 17 Pensjonsforpliktelser

Konsernet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Etablerte pensjonsordninger i konsernet tilfredsstiller disse reglene. 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. Avinorkonsernet har fra 2019 følgelig hatt to hovedordninger for pensjoner, ytelsespensjon og innskuddspensjon.

Ytelsespensjon

En ytelsesbasert pensjonsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingene er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedato minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet i den samme valuta som ytelsene vil bli betalt og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

Endringer i forutsetninger, grunnlagsdata og pensjonsplanens ytelser som gir opphav til regnskapsmessige tap eller gevinst blir regnskapsført mot egenkapitalen i oppstillingen over utvidet resultat i den perioden de oppstår.

En endring av ytelsene som er henførbart til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ

kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet etter hvert som endringene gjennomføres.

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. Deler av særalderspensjonen finansieres via Statens pensjonskasse og deler finansieres direkte over drift. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 1. januar 2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Ny lov om offentlig tjenestepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Pensjonsopptjeningen i den nye ordningen utgjør en prosentandel av inntekten opp til 12 G. Det innebærer at bruttogarantien har falt bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom den offentlige tjenestepensjonen og regler for folketrygden er vedtatt og ble implementert i regnskapet for 2019.

Ny lov inneholdt ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon. Det er i ettertid oppnådd enighet om disse reglene. Fortsatt gjenstår det en del arbeid før alle detaljer for ny livsvarig AFP og særalderspensjon er klare. Se note 27 for ytterligere omtale av dette.

Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Ordningen er finansiert over drift (usikret) og inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen som er spesifisert i tabellene nedenfor.

Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse (SPK) er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Ca 30 prosent av pensjonsmidlene i Avinor AS og ca 35 prosent av pensjonsmidlene i Avinor Flysikring AS er simulert som om midlene var plassert i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simulering legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene simulert plassert i obligasjoner verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning. Midlene simulert plassert i SPU verdsettes til markedsverdi.

Netto pensjonsforpliktelse

Netto pensjonsforpliktelse er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet for øvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

Innskuddspensjon

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosentsats av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

Privat AFP

Konsernet har fra 1. januar 2019 vært tilsluttet ordningen for privat AFP, som er en kollektiv pensjonsordning for tariffestet sektor i Norge. AFP-ordningen er basert på et trepartsamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten. Staten dekker en tredjedel av pensjonsutgiftene til AFP, mens tilsluttede foretak dekker to tredjedeler.

Regnskapsmessig er ordningen å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelse i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2025 vil være 2,7 prosent (2,7 prosent i 2024 og 2,6 prosent i 2023) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

Pensjonskostnad

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	noter	2024	2023	2024	2023
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP		(252,0)	(204,6)	(139,6)	(103,9)
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening		(206,9)	(182,4)	(166,5)	(144,3)
Rentekostnad		(427,0)	(404,2)	(257,1)	(243,8)
Avkastning på pensjonsmidlene		276,9	266,3	181,5	175,0
Ansattes egenandel (innskudd og ytelse)		48,7	44,7	34,4	31,1
Administrasjonskostnader		(2,7)	(2,8)	(2,5)	(2,5)
Arbeidsgiveravgift		(71,4)	(67,9)	(44,2)	(40,7)
Årets pensjonskostnad	6	(634,3)	(551,0)	(394,0)	(329,2)

Netto pensjonsforpliktelse ytelsespensjon

Forutsetninger benyttet for beregning av netto pensjonsforpliktelse

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

	2024	2023
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,90 %	3,30 %
Forventet lønnsvekst	4,00 %	3,50 %
Forventet pensjonsregulering	3,00 %	2,80 %
Forventet g-regulering	3,75 %	3,25 %
AFP-uttak	30,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyligheten for særalderpensjon i Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS er estimert til 50% hvis >50 år, 35% hvis 55-40 år og 10% hvis<40 år. For Avinor Flysikring AS er tilsvarende estimerer 90% hvis >55 år, 40% hvis 55-40 år og 10% hvis <40 år.

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, mens risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963*200.

Alder	Forventet levealder		Dødssannsynlighet		Uføresannsynlighet	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsene er 19,7 år for konsernet og 17,5 for Avinor AS.

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler

Avinorkonsernet

	2024			2023		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelse 1. januar	12 257,3	750,3	13 007,6	11 527,1	678,6	12 205,7
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	185,7	52,0	237,7	154,9	28,0	182,9
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	-	28,9	28,9	-	-	-
Rentekostnad	403,4	23,5	427,0	383,0	21,2	404,2
Aktuariell gevinster og tap	(316,8)	(0,5)	(317,4)	512,5	72,2	584,7
Utbetaling pensjon	(338,2)	(35,6)	(373,8)	(320,2)	(49,6)	(369,9)
Brutto pensjonsforpliktelse 31. desember	12 191,3	818,6	13 010,0	12 257,3	750,3	13 007,6
Pensjonsmidler 1. januar	8 444,1	-	8 444,1	7 541,0	-	7 541,0
Avkastning på pensjonsmidler	280,0	-	280,0	270,7	-	270,7
Premieinnbetalinger	704,1	-	704,1	737,6	-	737,6
Administrasjonskostnad	(2,7)	-	(2,7)	(2,8)	-	(2,8)
Aktuarielle gevinster og tap	468,1	-	468,1	217,8	-	217,8
Utbetaling av pensjoner	(338,2)	-	(338,2)	(320,2)	-	(320,2)
Brutto pensjonsmidler 31. desember	9 555,3	-	9 555,3	8 444,1	-	8 444,1
Netto pensjonsforpliktelse	2 636,0	818,6	3 454,6	3 813,2	750,3	4 563,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	310,4	114,3	424,7	539,0	105,1	644,2
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31. desember	2 946,4	932,9	3 879,4	4 352,3	855,4	5 207,7
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	550,7	-	550,7	126,2	-	126,2
Forventet premiebetaling neste år	103,2	-	103,2	811,6	-	811,6
Forventet utbetaling neste år	348,4	-	348,4	329,2	-	329,2

Avinor AS

	2024			2023		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelse 1. januar	7 756,4	233,0	7 989,4	7 303,5	224,0	7 527,5
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	161,9	27,5	189,4	138,6	5,8	144,3
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	-	28,9	28,9	-	-	-
Rentekostnad	250,8	6,3	257,1	237,8	6,0	243,8
Fusjon/fisjon	-	-	-	5,4	-	5,4
Aktuariell gevinster og tap	(142,0)	(5,4)	(147,4)	298,7	39,1	337,8
Utbetaling pensjon	(243,5)	(30,9)	(274,4)	(227,6)	(41,9)	(269,6)
Brutto pensjonsforpliktelse 31. desember	7 783,6	259,3	8 042,9	7 756,4	233,0	7 989,4
Pensjonsmidler 1. januar	5 583,3	-	5 583,3	5 031,9	-	5 031,9
Avkastning på pensjonsmidler	184,6	-	184,6	179,4	-	179,4
Fusjon/fisjon	-	-	-	3,4	-	3,4
Premieinnbetalinger	473,7	-	473,7	482,8	-	482,8
Administrasjonskostnad	(2,5)	-	(2,5)	(2,5)	-	(2,5)
Aktuarielle gevinster og tap	288,5	-	288,5	116,0	-	116,0
Utbetaling av pensjoner	(243,5)	-	(243,5)	(227,6)	-	(227,6)
Brutto pensjonsmidler 31. desember	6 284,2	-	6 284,2	5 583,3	-	5 583,3
Netto pensjonsforpliktelse	1 499,3	259,3	1 758,7	2 173,1	233,0	2 406,1
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	174,5	36,3	210,8	302,8	32,9	335,6
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31. desember	1 673,8	295,6	1 969,5	2 475,9	265,8	2 741,7
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	349,7	-	349,7	(63,6)	-	(63,6)
Forventet premiebetaling neste år	83,4	-	83,4	539,2	-	539,2
Forventet utbetaling neste år	(250,8)	-	(250,8)	(234,0)	-	(234,0)

Endringer i forpliktelsen

Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	noter	2024	2023	2024	2023
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar		5 207,7	5 313,9	2 741,7	2 842,4
Resultatført pensjonskostnad		384,0	347,3	256,0	226,7
Premiebetalinger		(743,4)	(817,5)	(495,9)	(537,8)
Administrasjonskostnader		4,3	3,2	4,0	2,9
Utbetaling - usikrede ordninger		(40,0)	(56,6)	(34,8)	(47,9)
Estimatavvik mot utvidet resultat		(965,7)	417,4	(534,0)	253,1
Planendring	8	32,5	-	32,5	-
Netto pensjonsforpliktelse 31. desember		3 879,4	5 207,7	1 969,5	2 741,7

Premiefastsettelse ytelse

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

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

Endring i forpliktelse som følge av ett prosentpoeng endring i forutsetninger. Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

Avinorkonsernet

	2024		2023	
Beløp i MNOK	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	(2 162)	2 801	(2 253)	2 936
Lønnsvekst	379	(335)	405	(359)
G-regulering	992	(805)	1 006	(822)
Pensjonsregulering	1 343	(1 147)	1 414	(1 204)

Avinor AS

	2024		2023	
Beløp i MNOK	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	(1 212)	1 554	(1 252)	1 610
Lønnsvekst	273	(237)	302	(261)
G-regulering	432	(334)	411	(321)
Pensjonsregulering	808	(691)	847	(722)

NOTE 18 Andre avsetninger for forpliktelser

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.

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Sluttavtaler	Miljø	Annet	Sum
Avsetning 1. januar 2023	6,4	1 006,9	-	1 013,3
Endring avsetning	5,2	13,5	6,8	25,6
Benyttet	(6,3)	(121,4)	-	(127,6)
Nåverdieffekt	-	(56,1)	-	(56,1)
Avsetning 31. desember 2023	5,3	842,9	6,8	855,1
Klassifisert som andre avsetninger og forpliktelser	2,6	842,9	6,8	852,3
Klassifisert som leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld *	2,7	-	-	2,7
Avsetning 1. januar 2024	5,3	842,9	6,8	855,1
Justering klassifisering **	-	15,0	-	15,0
Endring avsetning	-	154,9	1,5	156,4
Benyttet	(2,0)	(160,8)	-	(162,8)
Nåverdieffekt	-	(21,1)	-	(21,1)
Avsetning 31. desember 2024	3,3	831,0	8,3	842,6
Klassifisert som andre avsetninger og forpliktelser	-	831,0	8,3	839,4
Klassifisert som leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld *	3,3	-	-	3,3

Avinor AS

Beløp i MNOK	Sluttavtaler	Miljø	Annet	Sum
Avsetning 1. januar 2023	6,0	907,2	-	913,2
Endring avsetning	1,4	38,2	6,8	46,5
Benyttet	(6,0)	(73,7)	-	(79,7)
Nåverdieffekt	-	(54,4)	-	(54,4)
Avsetning 31. desember 2023	1,5	817,3	6,8	825,7
Klassifisert som andre avsetninger og forpliktelser	0,0	817,3	6,8	824,2
Klassifisert som leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld *	1,5	-	-	1,5
Avsetning 1. januar 2024	1,5	817,3	6,8	825,7
Justering klassifisering **	-	15,0	-	15,0
Endring avsetning	-	155,0	1,5	156,5
Benyttet	(1,5)	(138,2)	-	(139,7)
Nåverdieffekt	-	(20,8)	-	(20,8)
Avsetning 31. desember 2024	(0,0)	828,3	8,3	836,7
Klassifisert som andre avsetninger og forpliktelser	-	828,3	8,3	836,7

* Inngår i avsetningslinjen påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger), som er del av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.

** I forbindelse med gjennomgang av avsetninger er det vurdert at deler av en avsetning gjort i 2022 knyttet til oppryddingsarbeider for tilbakestilling av leide tometearealer er å anse som miljøoppryddingskostnad. Miljørelatert andel av avsetningen utgjør 15 millioner kroner. Per 31. desember 2023 inngår posten i avsetningslinjen påløpte drifts- og investeringskostnader som er del av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.

Sluttavtaler

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

Miljø

PFAS er fluor organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene hvor de nå lekker ut til omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak på flere lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning. Det er gjennomført betydelige supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

Avinor jobber aktivt med alternative tiltaksmetoder som mulig alternativ til tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. Det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad med alternative metoder. Dette forutsetter imidlertid god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. Avinor jobber aktivt med tiltaksalternativer på lokaliteter for å vurdere og gjennomføre tiltak som fanger opp mest mulig PFAS så kostnadseffektivt som mulig.

Erfaring med gjennomføring av opprydding på ulike lokaliteter viser at tiltak gjennomføres både til lavere og høyere kostnad enn forutsatt. Dette skyldes at det er flere usikre variabler som ligger til grunn for estimert oppryddingskostnad, som usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurenset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

I løpet av 2024 er det gjennomført oppryddingsarbeid på lokaliteter ved lufthavnene i Bergen, Kristiansund, Stavanger og Svalbard (sistnevnte gjennomført i datterselskapet Svalbard Lufthavn AS, resterende prosjekter gjennomføres i morselskapet Avinor AS). I tillegg er det gjennom 2024 arbeidet med utarbeidelse av flere tiltaksplaner og generelt med kartlegging av omfang forurensning ved flere lokaliteter.

Avsetningen per årsslutt er basert på vurdering av oppryddingskostnaden på konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av tiltaksplaner. Det er også gjort påslag i avsetningen for å ta høyde for usikkerheter knyttet omfang av oppryddingsarbeid på flere lokaliteter. Estimert avsetning er nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid.

NOTE 19 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	noter	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2024	2023	2024	2023
Beløp i MNOK					
Leverandørgjeld		1 045,1	767,5	965,2	703,7
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)		457,3	419,9	314,2	284,0
Påløpte drifts- og investeringskostnader		327,7	901,8	344,2	872,3
Påløpte rentekostnader		359,6	319,6	359,6	319,7
Forskudd fra kunder		205,7	193,8	167,6	155,2
Skyldige offentlige avgifter		334,0	331,0	223,7	217,3
Øvrig kortsiktig gjeld		217,1	43,8	195,8	29,9
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		2 946,6	2 977,4	2 570,3	2 582,1

Noter finansielle eiendeler og gjeld

NOTE 20 Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko. Finansiell risiko defineres her som likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftpriserisiko og refinansieringsrisiko. Konsernets finanspolicy regulerer den overordnede risikostyringen og fokuserer på å begrense volatiliteten i konsernets finansielle resultater.

Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer i tillegg til å inngå låneavtaler med fast rente.

Den finansielle risikostyringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det er etablert retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, krafthandel, avlastning av finansiell risiko ved kjøp av ting- og ansvarsforsikring samt styring av finansiering og overskuddslikviditet.

Se også omtale av finansielle eiendeler og forpliktelser herunder sikring i note 21.

Markedsrisiko

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter, kostnader og investeringer i utenlandsk valuta.

Valutaeksponeringen er i hovedsak mot euro, amerikanske dollar, svenske kroner og britiske pund. Konsernet benytter primært valutaterminer for å håndtere risikoen. Valutaterminer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko knyttet til euro gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. For kostnader og investeringer har konsernet valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta. I den grad valutainntekter ikke brukes til egne utbetalinger i valuta, selges valutainntektene på termin. Konsernet inngår også valutaterminkontrakter knyttet til utbetalinger for større kontrakter i utenlandsk valuta.

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

Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger.

Renterisiko

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

Per 31. desember 2024 har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen 2 680 millioner kroner (2023: 2 880 millioner korner) inngått med flytende rente. Konsernet har i tillegg inngått rentebytteavtaler fra fast til flytende rente for obligasjonslån for en hovedstol lik 4 075 millioner kroner (2023: 2 853 millioner kroner). Nettoeksponering mot flytende rente for obligasjonslån og banklån utgjør dermed til sammen en hovedstol på 6 755 millioner (2023: 5 733 millioner kroner).

I henhold til konsernets finansstrategi skal minimum 60 prosent av konsernets brutto langsiktige gjeld skal være rentesikret. Med langsiktig menes gjeld med mer enn 12 måneder til forfall. Rentesikringen skal gjøres enten via utstedelse av obligasjoner eller terminlån til fast rente eller via inngåelse av rentesikringsderivater. Konsernet har ved utgangen av 2024 76 prosent av sin langsiktig rentebærende gjeld til fast rente. Per 31. desember 2024 er alle rentederivater bokført etter regler for sikringsbokføring.

Konsernets rentebytteavtaler har følgende forfall, hovedstol og gjennomsnittlig rente:

	Hovedstol	2024	2023
2025	2 530	4,24 %	4,26 %
2027	4 440	3,02 %	3,02 %
2030	5 589	3,59 %	3,88 %
2034	5 854	4,91 %	IA

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

Beløp i MNOK	Endring i rentenivået i basispunkter	Effekt på resultat før skatt	Effekt på utvidet resultat
2024			
	+50	(33,8)	(26,3)
	-50	33,8	26,3
	+150	(101,3)	(79,0)
	-150	101,3	79,0
2023			
	+50	(28,7)	(22,4)
	-50	28,7	22,4
	+150	(86,0)	(67,1)
	-150	86,0	67,1

Gjennomsnittlig rente på konsernets ulike kategorier av gjeldsfinansiering, inkludert tilhørende rentesikringsderivater, per 31. desember:

	2024	2023
Obligasjonslån	4,02 %	3,93 %
Banklån	4,34 %	4,40 %
Statslån	IA	1,62 %

Avinor har samlede innlån per 31.desember 2024 på 27 085 millioner kroner (2023: 23 668 millioner kroner), samt en ubenyttet revolverende trekkfasilitet og kassekreditt med ramme på totalt 4 300 millioner kroner (2023: 4 300 millioner kroner).

Kraftprisrisiko

Avinor er eksponert for svingninger i kraftprisen gjennom å være en forbruker av elektrisk kraft. Konsernet gjør derfor kraftsikringer for å oppnå økonomisk forutsigbarhet. Tidshorisonten for sikring av kraftkontrakter er inneværende år pluss inntil fem år. Sikringene gjøres gjennom en blanding av daglige sikringer med mindre volum samt noen sikringer med større volum. Konsernet har som strategi å ha fullsikret forventet forbruk for det kommende året før årsskifte.

Det er inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Kontraktene bokføres som finansielle instrumenter. Per 31.desember 2024 er det inngått kontrakter som dekker 100 prosent av forventet forbruk i 2025 til en snittpris lik rundt 55 euro per MWh. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

Beløp i MNOK	2024	2023
20 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	45,0	69,0

Kredittrisiko

Konsernet har i det vesentlige kredittrisiko knyttet til flyselskaper, leietakere og luftfartsrelaterte næringer. Konsernet har kredittrisiko knyttet til tre vesentlige kunder. Konsernet vurderer at det i en normalsituasjon er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap. Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler. Se note 16 for ytterligere spesifikasjon av kundefordringer og tilhørende tapsavsetninger.

Maksimal risikoeksponering illustreres av de bokførte beløpene av de finansielle eiendelene, inkludert derivater i Avinors balanse. Avinors policy er at motparter i finansielle kontrakter, inkludert derivattransaksjoner, skal ha minimum kredittrating på BBB+ eller tilsvarende, slik at den oppfattede kredittrisikoen er begrenset. På dette grunnlaget anser Avinor kredittrisikoen knyttet til derivater i sin balanse som liten. Konsernets vurdering er at maksimal kreditteksponering illustreres av de bokførte beløpene av kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler. Manglende evne fra Avinor til å effektivt håndtere sine kredittrisikoer kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

Konsernet vurderer kredittrisikoen knyttet til bankinnskudd som lav. Innskuddene er plassert i banker med høy kredittvurdering. I perioder med høye bankinnskudd

fordeles innskuddene på flere banker. Konsernet har strenge retningslinjer for valg av bankforbindelser og overvåker kredittvurderingene av bankforbindelsene løpende. Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa3 og AA- (Moody’s og Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer

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

- Gruppe 1 – nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)
- Gruppe 2 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.
- Gruppe 3 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser.

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

Likviditetsrisiko

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

Konsernet skal til enhver tid ha en likviditetsreserve som er tilstrekkelig til å drive virksomheten i minst tolv måneder. Se note 21 for omtale av likviditetsbeholdninger og ubenyttede trekkfasiliteter.

Tabellene nedenfor gir en oversikt over forfallsstrukturen for konsernets finansielle forpliktelser per 31. desember, i nominelle beløp. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betalingen kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelsen kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i kategorien «under 1 mnd».

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert nedenfor, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av allerede igangsatte infrastrukturprosjekter og nødvendige investeringer. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert under og andre planlagte investeringsaktiviteter. Se også note 21 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

Avinorkonsernet

	NOTE	Gjenværende periode					
		UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	TOTALT
31. desember 2024							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		33,2	173,4	3 808,1	12 053,3	14 819,9	30 887,9
Leieforpliktelser	22	4,6	9,3	41,7	257,3	342,5	655,5
Andre forpliktelser	18	23,8	47,7	214,5	593,9	-	879,8
Leverandørgjeld	19	700,2	344,9	-	-	-	1 045,1
Annen kortsiktig gjeld **	19	522,0	365,3	-	-	-	887,3
Sum		1 283,9	940,5	4 064,3	12 904,5	15 162,4	34 355,6

31. desember 2023

Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		57,6	133,9	2 962,6	14 230,7	8 187,7	25 572,5
Leieforpliktelser	22	3,6	7,1	32,1	199,0	170,5	412,3
Andre forpliktelser	18	14,5	29,1	130,9	680,6	-	855,0
Leverandørgjeld	19	514,3	253,3	-	-	-	767,5
Annen kortsiktig gjeld **	19	371,4	183,0	-	-	-	554,4
Sum		961,4	606,4	3 125,6	15 110,3	8 358,2	28 161,7

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter)
** Består av postene påløpte rentekostnader, forskudd fra kunder og øvrig kortsiktig gjeld

Avinor AS

	NOTE	Gjenværende periode					
		UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	TOTALT
31. desember 2024							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		33,2	173,4	3 808,1	12 053,3	14 819,9	30 887,9
Leieforpliktelser	22	5,8	11,6	52,2	267,1	278,5	615,3
Andre forpliktelser	18	23,3	46,6	209,9	593,9	-	873,7
Leverandørgjeld	19	646,7	318,5	-	-	-	965,2
Annen kortsiktig gjeld **	19	715,0	352,2	-	-	-	1 067,2
Sum		1 424,0	902,3	4 070,2	12 914,3	15 098,4	34 409,3

31. desember 2023

Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		57,6	133,9	2 962,6	14 230,7	8 187,7	25 572,5
Leieforpliktelser	22	5,0	10,0	45,2	227,9	99,2	387,4
Andre forpliktelser	18	12,3	24,6	110,8	677,9	-	825,7
Leverandørgjeld	19	471,5	232,2	-	-	-	703,7
Annen kortsiktig gjeld **	19	337,2	166,1	-	-	-	503,4
Sum		883,6	566,8	3 118,5	15 136,5	8 286,9	27 992,6

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter)
** Består av postene påløpte rentekostnader, forskudd fra kunder og øvrig kortsiktig gjeld

Vurdering av virkelig verdi

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

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående. Nedskrevet verdi av de forfalte fordringene er vurdert å være en rimelig tilnærming til virkelig verdi.

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

Sammenligning balanseførte verdier og virkelig verdi

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

Avinorkonsernet

	2024		2023	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	-	-	305,5	298,7
Obligasjonslån	24 768,1	24 162,9	19 000,2	17 902,6
Banklån	2 824,8	2 822,6	3 351,9	3 345,3
Sertifikatgjeld	-	-	1 499,9	1 501,7
Annen langsiktig gjeld	49,5	49,5	40,0	40,0
Leieforpliktelser	514,4	514,4	358,3	358,3
Sum	28 156,8	27 549,4	24 555,8	23 446,7

Avinor AS

	2024		2023	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	-	-	305,5	298,7
Obligasjonslån	24 768,1	24 162,9	19 000,2	17 902,6
Banklån	2 824,8	2 822,6	3 351,9	3 345,3
Sertifikatgjeld	-	-	1 499,9	1 501,7
Annen langsiktig gjeld	49,5	49,5	40,0	40,0
Leieforpliktelser	492,8	492,8	352,8	352,8
Sum	28 135,2	27 527,8	24 550,3	23 441,2

Finansielle instrumenter etter verdsettelsesmetode

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

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

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det vesentlige også Avinor AS, sine eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2024:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	-	1,2	-	1,2
Derivater benyttet til sikring				
Rente- og valutaswaper	-	3 243,5	-	3 243,5
Sum eiendeler	-	3 244,8	-	3 244,8
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Energikontrakter	-	79,3	-	79,3
Valutaterminkontrakter	-	0,3	-	0,3
Derivater benyttet til sikring				
Rente- og valutaswaper	-	528,5	-	528,5
Sum forpliktelser	-	608,1	-	608,1
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	-	-	-	-
Obligasjonslån	-	24 162,9	-	24 162,9
Banklån	-	2 822,6	-	2 822,6
Sertifikatgjeld	-	-	-	-
Annen langsiktig gjeld		49,5		49,5
Leieforpliktelser	-	514,4	-	514,4
Sum	-	27 549,4	-	27 549,4

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2024.

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det vesentlige også Avinor AS, sine eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2023:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	-	23,1	-	23,1
Derivater benyttet til sikring				
Rente- og valutaswaper	-	2 624,8	-	2 624,8
Sum eiendeler	-	2 647,9	-	2 647,9
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Energikontrakter	-	25,4	-	25,4
Valutaterminkontrakter	-	0,1	-	0,1
Derivater benyttet til sikring				
Rente- og valutaswapper	-	734,5	-	734,5
Sum forpliktelser	-	760,0	-	760,0
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	-	298,7	-	298,7
Obligasjonslån	-	17 902,6	-	17 902,6
Banklån	-	3 345,3	-	3 345,3
Sertifikatgjeld	-	1 501,7	-	1 501,7
Annen langsiktig gjeld		40,0		40,0
Leieforpliktelser	-	358,3	-	358,3
Sum	-	23 446,7	-	23 446,7

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2023.

NOTE 21 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Finansielle eiendeler

Klassifisering

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

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

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

Den finansielle eiendelen holdes innenfor en forretningsmodell med den hensikt å motta kontraktsmessige kontantstrømmer, og de finansielle 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 er klassifisert som «Andre finansielle anleggsmidler», «Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer» eller «Kontanter og kontantekvivalenter» 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 direkte henførbare 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

Avinorkonsernet har finansielle eiendeler som omfattes av nedskrivningsreglene, men reglene er kun vurdert som vesentlige for kundefordringer.

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

I note 16 er aldersfordeling og tapsavsetninger for kundefordringer spesifisert.

Finansielle forpliktelser

Klassifisering

Konsernet klassifiserer og måler alle finansielle forpliktelser til amortisert kost med unntak for derivater som måles og klassifiseres som virkelig verdi over resultat.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

Finansielle forpliktelser til amortisert kost er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

Derivater og sikring

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

Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

- En sikring av virkelig verdi av en balanseført eiendel, forpliktelse eller ikke regnskapsført bindende tilsagn (virkelig verdi sikring) eller
- En sikring av variabilitet i kontantstrømmer fra en balanseført eiendel (kontantstrømsikring)

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

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

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

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. For kraft benyttes bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Disse sikringene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring. Endringer i virkelig verdi på kraftpriskontrakter resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

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 «netto effekt valuta og derivater». Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som utpekes og kvalifiserer som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som «netto effekt valuta og derivater».

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet når den sikrede risikoen påvirker resultatet. Gevinsten eller tapet som knytter seg til den effektive del av rentebytteavtalen som sikrer flytende rente lån resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

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

Kategorier av finansielle instrumenter i balansen

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Note	Amortisert kost	Virkelig verdi med verdiendringer over resultat	Sikring	Sum
31. desember 2024					
Eiendeler					
Derivater		-	1,2	3 243,5	3 244,8
Andre finansielle anleggsmidler		56,2	-	-	56,2
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	1 905,3	-	-	1 905,3
Kontanter og kontantekvivalenter		4 637,7	-	-	4 637,7
Sum eiendeler		6 599,2	1,2	3 243,5	9 843,9
Forpliktelser					
Obligasjonslån *		24 768,1	-	-	24 768,1
Banklån *		2 824,8	-	-	2 824,8
Annen langsiktig gjeld *		49,5			49,5
Derivater		-	79,6	528,5	608,1
Leieforpliktelser		514,4	-	-	514,4
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld **	19	2 155,3	-	-	2 155,3
Sum forpliktelser		30 312,1	79,6	358,3	30 920,2

Beløp i MNOK	Note	Amortisert kost	Virkelig verdi med verdiendringer over resultat	Sikring	Sum
31. desember 2023					
Eiendeler					
Derivater		-	23,1	2 624,8	2 647,9
Andre finansielle anleggsmidler		39,2	-	-	39,2
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	1 640,8	-	-	1 640,8
Kontanter og kontantekvivalenter		1 423,3	-	-	1 423,3
Sum eiendeler		3 103,2	23,1	2 624,8	5 751,1
Forpliktelser					
Lån fra staten *		305,5	-	-	305,5
Obligasjonslån *		19 000,2	-	-	19 000,2
Banklån *		3 351,9	-	-	3 351,9
Annen langsiktig gjeld *		40,0			40,0
Sertifikatgjeld		1 499,9	-	-	1 499,9
Derivater		-	25,5	734,5	760,0
Leieforpliktelser		358,3	-	-	358,3
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld **	19	2 226,6	-	-	2 226,6
Sum forpliktelser		26 782,4	25,5	734,5	27 542,4

* Inngår i balanselinjene annen langsiktig gjeld og første års avdrag langsiktig gjeld.
** Postene påløpte lønnsrelaterte kostnader og skyldige offentlige avgifter inngår ikke i annen kortsiktig gjeld i tabeller over.

Avinor AS

Beløp i MNOK	Note	Amortisert kost	Virkelig verdi med verdiendringer over resultat	Sikring	Sum
31. desember 2024					
Eiendeler					
Derivater		-	20,7	3 243,5	3 264,2
Lån til datterselskap		275,0			275,0
Andre finansielle anleggsmidler		56,0	-	-	56,0
Fordringer på datterselskap		227,1			227,1
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	1 563,8	-	-	1 563,8
Kontanter og kontantekvivalenter		4 637,7	-	-	4 637,7
Sum eiendeler		6 759,5	20,7	3 243,5	10 023,7
Forpliktelser					
Obligasjonslån *		24 768,1	-	-	24 768,1
Banklån *		2 824,8	-	-	2 824,8
Annen langsiktig gjeld *		49,5			49,5
Derivater		-	79,3	528,5	607,8
Leieforpliktelser		492,8	-	-	492,8
Gjeld til datterselskap		2 311,3			2 311,3
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld **	19	2 032,4	-	-	2 032,4
Sum forpliktelser		32 479,0	79,3	528,5	33 086,8

Beløp i MNOK	Note	Amortisert kost	Virkelig verdi med verdiendringer over resultat	Sikring	Sum
31. desember 2023					
Eiendeler					
Derivater		-	60,8	2 624,8	2 685,6
Lån til datterselskap		300,0			300,0
Andre finansielle anleggsmidler		38,9	-	-	38,9
Fordringer på datterselskap		243,2			243,2
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	16	1 348,8	-	-	1 348,8
Kontanter og kontantekvivalenter		1 423,3	-	-	1 423,3
Sum eiendeler		3 354,1	60,8	2 624,8	6 039,8
Forpliktelser					
Lån fra staten *		305,5	-	-	305,5
Obligasjonslån *		19 000,2	-	-	19 000,2
Banklån *		3 351,9	-	-	3 351,9
Annen langsiktig gjeld *		40,0			40,0
Sertifikatgjeld		1 499,9	-	-	1 499,9
Derivater		-	25,5	734,5	760,0
Leieforpliktelser		352,8	-	-	352,8
Gjeld til datterselskap		2 405,5			2 405,5
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld **	19	2 080,8	-	-	2 080,8
Sum forpliktelser		29 036,6	25,5	734,5	29 796,6

* Inngår i balanselinjene annen langsiktig gjeld og første års avdrag langsiktig gjeld.
** Postene påløpte lønnsrelaterte kostnader og skyldige offentlige avgifter inngår ikke i annen kortsiktig gjeld i tabeller over.

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler, se note 20.

Derivater

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

Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

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

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2024 er 206 millioner kroner (2023: 331 millioner kroner).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2024 er 325 millioner kroner (2023: 392 millioner kroner).

Gevinst og tap ført i utvidet resultat på rentebytteavtaler per 31. desember 2024 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.

OVERSIKT OVER SWAPER

	Forfall	Nominelt beløp	Rente i norske kroner	Klassifisering
31.12.2024				
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	2,86 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	NIBOR	Virkelig verdi sikring
Rente- og valutaswap	2027	EUR 500 millioner	3,02 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Rente- og valutaswap	2030	EUR 500 millioner	NIBOR	Virkelig verdi sikring/ kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,20 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,22 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	3,57 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	4,08 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 750 millioner	5,00 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 839 millioner	5,06 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Rente- og valutaswap	2034	EUR 500 millioner	NIBOR	Virkelig verdi sikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,39 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,24 prosent p.a.	Kontantstrømsikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,25 prosent p.a.	Kontantstrømsikring

Avinorkonsernet

	Virkelig verdi	Endring 2024	Resultat-regnskapet	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
31. desember 2024					
Derivater					
Rente- og valutaswapper - kontantstrømsikring	3 046,6	905,2	77,1	828,1	189,7
Rente- og valutaswapper - virkelig verdi sikring	(331,5)	(80,4)	(80,4)		
Valutaterminkontrakter	1,0	(22,1)	(22,1)		
Energikontrakter	(79,3)	(53,9)	(53,9)		
Sum	2 636,7	748,8	(79,2)	828,1	189,7

Klassifisering av derivater i balansen	
Derivater, anleggsmidler	2 258,9
Derivater, omløpsmidler	985,9
Derivater, langsiktig gjeld	(528,5)
Derivater, kortsiktig gjeld	(79,6)
Sum	2 636,7

	Virkelig verdi	Endring 2023	Resultat-regnskapet	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
31. desember 2023					
Derivater					
Rente- og valutaswapper - kontantstrømsikring	2 141,4	1 770,5	1 609,5	161,0	(456,2)
Rente- og valutaswapper - virkelig verdi sikring	(251,1)	327,8	327,8		
Valutaterminkontrakter	23,1	21,9	21,9		
Energikontrakter	(25,4)	(166,2)	(166,2)		
Sum	1 887,9	1 954,0	1 793,0	161,0	(456,2)

Klassifisering av derivater i balansen	
Derivater, anleggsmidler	2 624,8
Derivater, omløpsmidler	23,1
Derivater, langsiktig gjeld	(734,5)
Derivater, kortsiktig gjeld	(25,5)
Sum	1 887,9

Avinor AS

	Virkelig verdi	Endring 2024	Resultat-regnskapet	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
31. desember 2024					
Derivater					
Rente- og valutaswapper - kontantstrømsikring	3 046,6	905,2	77,1	828,1	189,7
Rente- og valutaswapper - virkelig verdi sikring	(331,5)	(80,4)	(80,4)		
Valutaterminkontrakter	20,6	(40,2)	(40,2)		
Energikontrakter	(79,3)	(53,9)	(53,9)		
Sum	2 656,4	730,7	(97,3)	828,1	189,7

Klassifisering av derivater i balansen	
Derivater, anleggsmidler	2 262,6
Derivater, omløpsmidler	1 001,5
Derivater, langsiktig gjeld	(528,5)
Derivater, kortsiktig gjeld	(79,3)
Sum	2 656,4

	Virkelig verdi	Endring 2023	Resultat-regnskapet	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
31. desember 2023					
Derivater					
Rente- og valutaswapper - kontantstrømsikring	2 141,4	1 770,5	1 609,5	161,0	(456,2)
Rente- og valutaswapper - virkelig verdi sikring	(251,1)	327,8	327,8		
Valutaterminkontrakter	60,8	64,9	64,9		
Energikontrakter	(25,4)	(166,2)	(166,2)		
Sum	1 925,7	1 997,0	1 836,0	161,0	(456,2)

Klassifisering av derivater i balansen	
Derivater, anleggsmidler	2 644,1
Derivater, omløpsmidler	41,5
Derivater, langsiktig gjeld	(734,5)
Derivater, kortsiktig gjeld	(25,5)
Sum	1 925,7

Kontanter og kontantekvivalenter

Kontanter og kontantekvivalenter består i sin helhet av bankinnskudd.

Trekkrettighet

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

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

Konsernkontosystem

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

Bankgarantier

Det er etablert bankgarantier for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Bankgarantien er på 195 millioner kroner og dekker alle selskap med ansatte i Avinorkonsernet. Stilte bankgarantier overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31. desember 2024.

Lån

Ved førstegangsinnregning måles lån til pålydende korrigert for eventuell over-/underkurs og fratrukket transaksjonskostnader som er direkte henførbare til lånet. I etterfølgende perioder måles lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente-metoden. Lån sikret ved virkelig verdi sikring måles amortisert kost justert for endringer i verdi som skyldes sikret risiko. 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.

	Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	2024	2023	2024	2023
Langsiktige lån og leieforpliktelser				
Leieforpliktelser	459,8	316,2	424,4	293,5
Obligasjonslån *	21 239,6	19 000,1	21 239,6	19 000,1
Banklån *	2 297,7	2 824,8	2 297,7	2 824,8
Annen langsiktig gjeld *	49,5	40,0	49,5	40,0
Sum langsiktig	24 046,7	22 181,2	24 011,3	22 158,5
Kortsiktige lån og leieforpliktelser				
Leieforpliktelser	54,6	42,1	68,5	59,3
Sertifikatgjeld	-	1 499,9	-	1 499,9
Statslån **	-	305,5	-	305,5
Obligasjonslån **	3 528,4	-	3 528,4	-
Banklån **	527,1	527,1	527,1	527,1
Sum kortsiktig	4 110,1	2 374,6	4 124,0	2 391,8
Sum lån og leieforpliktelser	28 156,8	24 555,8	28 135,2	24 550,3

* Inngår i balansenlinjen annen langsiktig gjeld
** Inngår i balansenlinjen første års avdrag langsiktig gjeld

	Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	2024	2023	2024	2023
Lånebevegelser				
Balanseført verdi 1. januar	24 555,8	22 259,0	24 550,3	22 253,8
Opptak av langsiktig lån	5 780,9	-	5 780,9	-
Nedbetaling av langsiktig lån	(832,6)	(966,4)	(832,6)	(966,4)
Nedbetaling av leieforpliktelser *	(40,5)	(54,1)	(57,9)	(76,8)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	1 650,0	3 000,0	1 650,0	3 000,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	(3 149,9)	(1 500,1)	(3 149,9)	(1 500,1)
Netto lånebevegelser	3 407,9	479,4	3 390,5	466,0
Andre endringer leieforpliktelser	186,2	(122,6)	186,9	(100,2)
Valuta-/ verdiendring lån	6,9	1 940,0	7,5	1 940,0
Balanseført verdi 31. desember	28 156,8	24 555,8	28 135,2	24 550,3

* Nedbetaling av eksterne leieforpliktelser presentert på linjen nedbetaling av rentebærende gjeld i kontantstrømoppstilling.

Avdragsprofil lån

Avinorkonsernet og Avinor AS

Beløp i MNOK	2026	2027	2028	2029	2030	DERETTER	SUM
Obligasjonslån	1 000,0	4 439,5	2 000,0	-	5 588,5	8 211,6	21 239,6
Banklån	527,1	527,1	363,5	200,0	200,0	480,0	2 297,7
Balanseført verdi 31. desember	1 527,1	4 966,6	2 363,5	200,0	5 788,5	8 691,6	23 537,3

Obligasjonslån

Avinorkonsernets sine obligasjonslån per 31. desember 2024 fordeler seg som følger:

Pålydende	Forfall	Rente
300 millioner euro	2025	1,00 prosent p.a.
1 000 millioner kroner	2026	3 mnd NIBOR pluss 1,20 prosent p.a.
500 millioner euro	2027	1,25 prosent p.a.
2 000 millioner kroner	2028	4,45 prosent p.a.
500 millioner euro	2030	0,75 prosent p.a.
1 000 millioner kroner	2031	2,38 prosent p.a.
500 millioner euro	2034	3,50 prosent p.a.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors utstedte obligasjoner.

Banklån

Avinorkonsernets utestående banklån per 31.desember 2024 fordeler seg som følger:

Pålydende	Forfall	Rente	Motpart
1 525 millioner kroner	2028	4,58 % p.a.	Den Europeiske Investeringsbanken
1 900 millioner kroner	2028	1,87 % p.a.	Den Europeiske Investeringsbanken
1 500 millioner kroner	2031	6 mnd NIBOR pluss 0,55 % p.a.	Den Nordiske Investeringsbank
1 000 millioner kroner	2035	6 mnd NIBOR pluss 0,66 % p.a.	Den Nordiske Investeringsbank

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

Sertifikatlån

Avinorkonsernet har ingen utstedte sertifikatlån per 31. desember 2024.

Statslån

Statslånene er nedbetalt i løpet av 2024.

NOTE 22 Leieforpliktelser

Konsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalinger i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik beregnet marginal lånerente på avtalens etableringstidspunkt for det konsernselskapet som inngår leieavtalen. Konsernets marginale lånerente per 31. desember 2024 er beregnet til 4,38 prosent (2023: 4,05 prosent).

Ved første gangs innregning av en avtale innregnes leieforpliktelsen og den tilhørende leierettigheten med lik verdi.

Hver etterfølgende 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.

Se note 14 for omtale av bruksretteiendeler. Balanseførte leieforpliktelser representerer finansieringsforpliktelsen knyttet til bruksretteiendelene.

Balanseførte leieforpliktelser

Konsernets balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på 514,4 millioner kroner per 31. desember 2024, utgjør leie av kontorlokaler for hovedkontor i Oslo 185,4 millioner kroner.

I forbindelse med bygging av ny lufthavn Bodø, ble leieavtalene for nåværende lufthavn i Bodø avsluttet ved utgangen av 2023 og Avinor har kjøpt tomteområdet av Forsvarsbygg. Se note 13 for ytterligere omtale av ny lufthavn Bodø.

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

Spesifikasjon av leieforpliktelser

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Under 1 år	1-5 år	Mer enn 5 år	Sum
31. desember 2023				
Leieavtale hovedkontor Oslo	29,1	145,8	83,0	258,0
Øvrig lokalleie	12,1	48,0	83,1	143,2
Andre leieavtaler	1,6	5,1	4,3	11,1
Sum - nominelle leiebetalinger	42,8	199,0	170,5	412,3
Sum - nåverdi av leiebetalinger	42,1	184,6	131,6	358,3
31. desember 2024				
Leieavtale hovedkontor Oslo	30,9	142,0	55,9	228,9
Øvrig lokalleie	11,1	47,7	79,2	137,9
Andre leieavtaler	13,6	67,7	207,4	288,7
Sum - nominelle leiebetalinger	55,6	257,3	342,5	655,5
Sum - nåverdi av leiebetalinger	54,6	231,7	228,1	514,4

Avinor AS

Beløp i MNOK	Under 1 år	1-5 år	Mer enn 5 år	Sum	Hvorav med datterselskap
31. desember 2023					
Leieavtale hovedkontor Oslo	29,1	130,5	83,0	242,6	-
Øvrig lokalleie	29,3	91,1	9,5	129,9	91,1
Andre leieavtaler	1,9	6,3	6,7	14,8	3,7
Sum - nominelle leiebetalinger	60,2	227,9	99,2	387,4	94,7
Sum - nåverdi av leiebetalinger	59,3	213,0	80,5	352,8	88,8
31. desember 2024					
Leieavtale hovedkontor Oslo	27,2	130,4	55,9	213,5	-
Øvrig lokalleie	28,6	67,7	11,1	107,4	69,0
Andre leieavtaler	13,8	68,9	211,6	294,3	5,6
Sum - nominelle leiebetalinger	69,6	267,1	278,5	615,3	74,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	68,5	242,0	182,4	492,8	70,2

Årets bevegelse i balanseførte leieforpliktelser

	Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	2024	2023	2024	2023
Forpliktelse 1. januar	358,3	535,0	352,8	529,9
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	197,2	57,4	197,9	57,4
Avgang leieforpliktelser	(0,6)	(180,0)	-	(166,9)
Betaling av hovedstol	(40,5)	(54,1)	(57,9)	(67,6)
Betaling av renter	(7,8)	(9,2)	(7,8)	(9,2)
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	7,8	9,2	7,8	9,2
Forpliktelse 31. desember	514,4	358,3	492,8	352,8
Hvorav langsiktig	459,8	316,2	424,4	293,5
Hvorav kortsiktig	54,6	42,1	68,5	59,3
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	(48,3)	(63,3)	(65,7)	(76,8)

Leieavtaler som ikke balanseføres

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 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 bruksretteeiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteeiendeler for kortsiktige leieavtaler.

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.

Oversikt over direkte kostnadsførte leiekostnader

	Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	2024	2023	2024	2023
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	17,9	13,9	16,5	13,0
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	288,2	255,9	287,7	255,5
Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader	306,1	269,8	304,2	268,4

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

Per 31. desember 2024 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

Andre noter

NOTE 23 Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner

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

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

Netto utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat. Utsatt skattefordel er i stor grad knyttet til midlertidige forskjeller for pensjoner, regnskapsmessige avsetninger og anleggsmidler. Dette er forskjeller som vil utlignes gjennom konsernets og selskapets ordinære drift. Det er konkludert med at utsatt skattefordel representerer en verdi for både Avinorkonsernet og Avinor AS og dermed kan balanseføres.

Underskudd til fremføring

Svalbard lufthavn AS, som inngår i Avinorkonsernet, har et ikke oppført fremførbart underskudd på 150,4 millioner kroner. Skattemessig underskudd knyttet til Svalbard Lufthavn AS inngår ikke i grunnlag for balanseført utsatt skattefordel for konsernet, ettersom det hefter usikkerhet knyttet til utnyttelsen av underskuddet.

Årets skattekostnad

	Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	2024	2023	2024	2023
Årets skattekostnad	(1,0)	-	(1,0)	-
Betalbar skatt	-	-	-	-
for mye/lite betalt skatt tidligere år	(73,3)	(94,1)	(48,5)	(67,2)
Sum skattekostnad	(74,3)	(94,1)	(49,5)	(67,2)
Avstemming av effektiv skattesats				
Resultat før skatt	320,3	398,2	215,6	298,7
22 % skatt av resultat før skatt	(70,5)	(87,6)	(47,4)	(65,7)
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	-	-	-	-
Permanente forskjeller	(3,8)	(6,5)	(2,1)	(1,5)
Skattekostnad	(74,3)	(94,1)	(49,5)	(67,2)
Effektiv skattesats	23,2 %	23,6 %	23,0 %	22,5 %

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	1. januar 2024	Korreksjon tidligere år	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2024
Fordringer	14,8	-	2,1	-	16,9
Anleggsmidler	296,6	-	66,8	-	363,4
Bruksretteiendeler	(67,8)	-	(33,7)	-	(101,4)
Leieforpliktelser	74,3	-	34,5	-	108,8
Langsiktig lån	542,3	-	2,9	-	545,2
Avsetninger	193,3	-	(5,5)	-	187,8
Pensjoner	1 146,4	-	(80,3)	(212,7)	853,3
Gevinst- og tapskonto	4,6	-	(0,6)	-	4,0
Finansielle instrumenter	(415,3)	-	27,0	(182,2)	(570,5)
Underskudd til fremføring	115,0	-	(87,3)	-	27,7
Fremførbart rentefradrag	-	5,5	0,9	-	6,4
Netto utsatt skattefordel	1 904,3	5,5	(73,3)	(394,9)	1 441,5

Beløp i MNOK	1. januar 2023	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2023
Fordringer	9,2	5,6	-	14,8
Anleggsmidler	314,6	(18,0)	-	296,6
Bruksretteiendeler	(106,4)	38,7	-	(67,8)
Leieforpliktelser	113,0	(38,7)	-	74,3
Langsiktig lån	118,3	424,0	-	542,3
Avsetninger	223,8	(30,5)	-	193,3
Pensjoner	1 167,9	(112,7)	91,2	1 146,4
Gevinst- og tapskonto	2,5	2,1	-	4,6
Finansielle instrumenter	15,3	(395,2)	(35,4)	(415,3)
Underskudd til fremføring	84,2	30,7	-	115,0
Netto utsatt skattefordel	1 942,6	(94,1)	55,8	1 904,3

	31. desember 2024	31. desember 2023
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	1 908,7	2 179,1
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	204,7	208,2
Sum utsatt skattefordel	2 113,4	2 387,3
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	(671,9)	(483,0)
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	-	-
Sum utsatt skatteforpliktelse	(671,9)	(483,0)
Netto utsatt skattefordel	1 441,5	1 904,3

Avinor AS

Beløp i MNOK	1. januar 2024	Korreksjon tidligere år	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2024
Fordringer	0,7	-	(0,3)	-	0,4
Anleggsmidler	341,5	-	42,3	-	383,8
Bruksretteiendeler	(70,2)	-	(30,4)	-	(100,6)
Leieforpliktelser	77,6	-	30,8	-	108,4
Langsiktig lån	542,3	-	2,9	-	545,2
Avsetninger	187,0	-	(1,8)	-	185,3
Pensjoner	605,2	-	(53,4)	(117,5)	434,4
Konsernbidrag	28,6	-	5,9	-	34,5
Gevinst- og tapskonto	5,8	-	(1,1)	-	4,7
Finansielle instrumenter	(423,6)	-	31,0	(182,2)	(574,8)
Underskudd til fremføring	104,4	-	(75,3)	-	29,1
Fremførbart rentefradrag	-	5,5	0,9	-	6,4
Netto utsatt skattefordel	1 399,3	5,5	(48,5)	(299,7)	1 056,6

Beløp i MNOK	1. januar 2023	Virksomhets-overdragelse	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2023
Fordringer	(2,1)	-	2,8		0,7
Anleggsmidler	354,7	0,7	(13,9)	-	341,5
Bruksretteiendeler	(108,8)	-	38,7	-	(70,2)
Leieforpliktelser	116,6	-	(39,0)	-	77,6
Langsiktig lån	118,3	-	424,0	-	542,3
Avsetninger	206,3	-	(19,4)	-	187,0
Pensjoner	625,3	-	(75,8)	55,7	605,2
Konsernbidrag	28,7	-	(0,1)	-	28,6
Gevinst- og tapskonto	4,8	-	0,9	-	5,8
Finansielle instrumenter	15,7	-	(403,9)	(35,4)	(423,6)
Underskudd til fremføring	86,0	-	18,4	-	104,4
Netto utsatt skattefordel	1 445,6	0,7	(67,2)	20,3	1 399,3

	31. desember 2024	31. desember 2023
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	1 511,9	1 676,8
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	220,1	216,3
Sum utsatt skattefordel	1 732,0	1 893,1
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	(675,4)	(493,8)
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	-	-
Sum utsatt skatteforpliktelse	(675,4)	(493,8)
Netto utsatt skattefordel	1 056,6	1 399,3

NOTE 24 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte

Aksjekapital

Aksjekapitalen i Avinor AS består av 540 010 ordinære aksjer pålydende 10 000 kroner. Total aksjekapital er 5 400,1 millioner kroner.

Aksjonærer

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Utbytte

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

Det er ikke foreslått til generalforsamlingen å vedta utbytte for 2023 eller 2024.

NOTE 25 Selskap i konsernet, investeringer i datterselskap og nærstående

Selskap som inngår i konsernet

	Fotnote	Hjemland	Forretningskontor	Hovedvirksomhet	Eier-/stemmeandel	
					2024	2023
Svalbard Lufthavn AS		Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	100 %
Avinor Flysikring AS		Norge	Oslo	Flysikringsstjenester	100 %	100 %
Avinor Utvikling AS		Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Flesland Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Værnes Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Sola Hotel Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Hell Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Hotell Østre AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Flyporten AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %

Nærstående: Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinorkonsernet har hatt langsiktige lån fra Staten, de siste ble nedbetalt i desember 2024.

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.

Avinor AS: investeringer i datterselskap

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til kostpris og klassifiseres som anleggsmidler. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Beløp i MNOK	Fotnote	2024			2023		
		Resultat	Egenkapital	Bokført verdi	Resultat	Egenkapital	Bokført verdi
Svalbard Lufthavn AS		6,3	90,0	104,3	20,6	88,0	104,3
Avinor Flysikring AS		79,5	850,4	775,0	51,5	454,3	775,0
Avinor Utvikling AS		1,0	566,0	674,1	0,4	579,4	674,1
Total				1 553,4			1 553,4

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.

Det er hverken i 2024 eller i 2023 identifisert indikasjoner på varig verdifall for investeringene i datterselskapene for Avinor AS.

Det er foreslått følgende disponeringer i generalforsamlinger som avholdes i 2025: Avinor Utvikling AS overfører konsernbidrag på totalt 156,6 millioner kroner til Avinor AS.

I løpet av 2024 ble følgende disponeringer gjennomført etter generalforsamlingsvedtak i datterselskap: Avinor Utvikling AS og Avinor Flysikring AS overførte konsernbidrag på totalt 160,6 millioner kroner til Avinor AS.

Avinor AS: Mellomværender med datterselskap

Beløp i MNOK	Fotnote	2024			2023		
		Lån til datterselskap	Fordringer på datterselskap	Gjeld til datterselskap	Lån til datterselskap	Fordringer på datterselskap	Gjeld til datterselskap
Svalbard Lufthavn AS		100,0	2,8	(73,1)	100,0	24,3	26,7
Avinor Flysikring AS		-	187,5	2 108,4	-	217,7	2 140,1
Avinor Utvikling AS		-	-	31,4	-	-	30,7
Flyporten AS	1	-	24,6	73,7	-	-	68,5
Flesland Eiendom AS	1	-	-	51,2	-	-	41,0
Værnes Eiendom AS	1	-	-	4,6	-	-	(0,8)
Sola Hotel Eiendom AS	1	-	-	40,0	-	-	32,2
Hell Eiendom AS	1	-	0,2	2,3	-	0,2	2,2
Hotell Østre AS	1	175,0	11,9	73,0	200,0	1,0	64,8
Totalt		275,0	227,1	2 311,3	300,0	243,2	2 405,5

1: Indirekte eid, eies via Avinor Utvikling AS

Avinor AS: kjøp og salg med datterselskap

Inntekter fra konsernselskaper utgjorde i 2024 615,9 millioner kroner (fordelt med 23,5 millioner kroner i leieinntekter og 592,5 millioner kroner i salg av varer og tjenester). For 2023 utgjorde inntekter fra konsernselskaper 506,5 millioner kroner (fordelt med 21,3 millioner kroner i leieinntekter og 485,3 millioner kroner i salg av varer og tjenester).

Kostnader til kjøp fra konsernselskap utgjorde for 2024 883,2 millioner kroner (2023: 785,3 millioner kroner).

Ved salg til og kjøp fra konsernselskaper prises leveransen av varen, tjenesten og utleien etter prinsipp om armlengdes avstand.

Avinor AS: Omorganiseringer 2023

I løpet av 2023 er det gjort en omorganisering innad i konsernet, hvor morselskapet Avinor AS har vært involvert.

I virksomhetsoverdragelse 1. oktober 2023 ble virksomhet tilknyttet 7 ansatte med ansvar for leveranse av drifts- og vedlikeholdstjenester solgt fra datterselskapet Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

Vederlaget ble fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap, ble virksomhetsoverdragelsen gjennomført med regnskapsmessig kontinuitet. Det var dermed bokførte verdier i selskapsregnskapet til selger som ble videreført i selskapsregnskapet til kjøper. Forskjell mellom vederlag til virkelig verdi og overførte bokførte verdier ble tilordnet annen egenkapital. Konsernregnskapet er ikke påvirket av virksomhetsoverdragelsen.

NOTE 26 Forpliktelser

Avinorkonsernet og Avinor AS har inngått kontrakter per balansedag for investeringsprosjekter som ikke er medtatt i årsregnskapet.

Inngåtte forpliktelser er som følger:

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor as	
	2024	2023	2024	2023
Prosjekter	5 570,1	3 148,5	5 567,1	3 141,8

NOTE 27 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Forsvarets flystasjoner

Avinor tok i august 2024 over driftsansvaret på Andøya lufthavn etter at Stortinget 15. november 2016 vedtok at Andøya militære flystasjon skulle legges ned og at det skulle etableres en hovedbase for overvåkning/fremskutt base for kampfly på Harstad-Narvik lufthavn, Evenes.

Operasjoner med F-35 kampfly startet opp på Harstad-Narvik lufthavn, Evenes ved årsskiftet 2021/2022. Aktiviteten med F-35 medfører et meget høyt støynivå, hvor det i områder er støynivå som medfører risiko for hørselsskade om en utsettes for det. Det pågår arbeid for å vurdere behov for tiltak, primært prosedyrer. Det kan bli behov for etablering av omfattende bygningsmessige konstruksjoner for å beskytte reisende og andre besøkende på lufthavnen.

Finansieringen av Ny lufthavn Mo i Rana

Utgangspunktet for finansieringen av Ny lufthavn Mo i Rana er at prosjektet skal finansieres av staten og lokale tilskudd. Samtidig bærer Avinor risikoen dersom kostnadene overskrider de vedtatte rammene. Se nærmere omtale av prosjektet i note 13.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022. I ettertid, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2023, vedtok Stortinget økte rammer til prosjektet, herunder for å finansiere økt rullebanelengde.

Det er en pågående godkjennelsesprosess mellom staten og EØS-tilsynet ESA for å sikre at finansieringen av prosjektet, basert på de økte rammene, fortsatt er i tråd med EØS-avtalens regler for statsstøtte. Utfallet av prosessen kan påvirke hvor stor andel av prosjektet som må finansieres av Avinor.

Pensjoner

Ny offentlig tjenestepensjonsordning

Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Den nye loven inneholdt ikke bestemmelser om ny ordning for avtalefestet pensjon eller regler for særalderspensjon.

Offentlig AFP

Stortinget vedtok i april 2024 ny lov om livsvarig avtalefestet pensjon (afp) i offentlig sektor for personer født i 1963 eller senere. For personer født i 1962 eller tidligere beregnes avtalefestet pensjon etter gammelt regelverk. Med den nye loven endres afp i offentlig sektor fra en førtidspensjonsordning til en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden. De nye reglene vil gjelde fra og med 2025. Per tidspunkt for avleggelse av konsernregnskapet for 2024 er ikke alle detaljer rundt finansiering av ordningen vedtatt. Videre er det ikke tatt endelig beslutning om hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt sett er tilknyttet offentlig pensjonsordning. Det forventes avklaring rundt disse forholdene i 2025.

Særalderspensjon

Regjeringen og partene i offentlig sektor er enige om ny avtale for yrkesgrupper som har særaldersgrenser, hvor yrkesgrupper med særaldersgrenser vil få et livsvarig tillegg/særalderspåslag. Påslaget er ment å sikre at yrkesgrupper med særaldersgrenser ikke får mindre i pensjon om de ønsker å gå av med pensjon tidligere enn ansatte uten særaldersgrenser. Avtalen spesifiserer ikke hvilke yrkesgrupper som skal ha særaldersgrenser eller hva aldersgrensen vil være. Selv om reglene skal gjelde fra januar 2025, er de ennå ikke vedtatt og forventes ikke å være på plass før i 2026. Det er ikke tatt endelig beslutning om hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt sett er tilknyttet offentlig tjenestepensjonsordning.

Privat AFP

Konsernet er tilsluttet ordningen for privat AFP som gjelder alle ansatte som har gått over fra ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse til innskuddsbasert pensjon. Ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten og er å anse som ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelsene i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

NOTE 28 Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker konsernets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke konsernets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

Det har ikke forekommet vesentlige hendelser som påvirker konsernets finansielle stilling på eller etter balansedagen.

NOTE 29 Kommende regnskapsstandarder

IFRS 18. Presentasjon og opplysninger i finansregnskapet.

I april 2024 utstedte International Accounting Standards Board IFRS 18 *Presentasjoner og opplysninger i finansregnskapet som vil erstatte IAS 1 Presentasjon av finansregnskapet*.

De største endringene i IFRS 18 i forhold til IAS 1 er nye krav til presentasjon i resultatregnskapet. Der innføres nye kategorier samt totaler og delsummer som er påkrevd. Standarden innfører også ledelsesdefinerte prestasjonsmål, som skal defineres og presenteres i separat note, og prinsipper for å avgjøre hvor informasjon skal plasseres i finansregnskapet.

IFRS 18 vil gjelde for rapporteringsperioder som begynner på eller etter 1. januar 2027. Standarden er vedtatt av IASB, men ennå ikke godkjent av EU.

Avinor har startet prosessen for å vurdere hvordan den nye standarden vil påvirke resultatregnskapet og tilhørende noter.

6.4 Erklæring fra styret og konsernsjef

6.4.1 Generelt

Det bekreftes at selskapsregnskapet for Avinor AS og konsernregnskapet for Avinorkonsernet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift.

Det foreslås at resultatet for Avinor AS på kr 166,1 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Det foreslås ikke utbetaling av utbytte for regnskapsåret 2024.

6.4.2 Årsberetning

Innholdet i årsberetningen som kreves i samsvar med regnskapsloven samt andre lover er fordelt i års- og bærekraftsrapporten på relevante kapitler.

Oversikten til høyre gir informasjon om hvor i rapporten de ulike påkrevde elementene i årsberetningen finnes.

Oslo,
24. april 2025

Tone Wille
Styrets leder

Ola H. Strand
Nestleder

Rolf G. Roverud

Inger-Lise Strøm

Fridtjof Berents

Mari Halvorsen Sundgot

Heidi Anette Sørum

Sverre Ivar Elsbak

Abraham Foss
Konsernsjef

Lovreferanse	Innhold	Kapittelreferanse	Side
Regnskapsloven			
§ 2-2, 1. ledd	Opplysninger om arten av virksomheten og hvor virksomheten drives, inkludert opplysning om eventuelle filialer.	2. Om Avinor	8
§ 2-2, 2. ledd	Oversikt over utviklingen og resultatet av den regnskapspliktiges virksomhet og av dens stilling, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risikoer og usikkerhetsfaktorer den regnskapspliktige står overfor.	6. Økonomi 5. Risikoforhold	136 128
§ 2-2, 2. ledd	Opplysning om forsknings- og utviklingsaktiviteter.	3.2.5. Forskning, utvikling og innovasjon	24
§ 2-2, 3. ledd	Analyse av både finansielle og ikke-finansielle relevante resultatindikatorer.	6. Økonomi	136
§ 2-2, 3. ledd	Opplysninger om miljømessige forhold.	4.2. Miljø	60
§ 2-2, 3. ledd	Opplysninger om forhold som gjelder arbeidstakere.	4.3. Sosiale forhold	101
§ 2-2, 5. ledd	Redegjørelse som gir grunnlag for å vurdere den regnskapspliktiges framtidige utvikling, herunder om årets resultat er i samsvar med tidligere angitte resultatmål og forventet utvikling.	6. Økonomi	136
§ 2-2, 6. ledd	Opplysninger om finansiell risiko av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld finansiell stilling og resultat.	6. Økonomi	136
§ 2-2, 7. ledd	Opplysninger om sentrale immaterielle ressurser, på hvilken måte foretakets forretningsmodell er avhengig av disse ressursene og på hvilken måte ressursene er en kilde til verdiskapning for virksomheten.	6. Økonomi	136
§ 2-2, 8. ledd	Opplysninger om forutsetningen om fortsatt drift.	6.4.1. Generelt	208
§ 2-2, 9. ledd	Forslag til anvendelse av overskudd eller dekning av tap.	6.4.1. Generelt	208
§ 2-2, 10. ledd	Opplysninger arbeidsmiljøet og en oversikt over iverksatte tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet. Særskilt opplysning om skader, ulykker og sykefravær.	4.3. Sosiale forhold	101
§ 2-2, 11. ledd	Opplysninger om forhold ved virksomheten, herunder dens innsatsfaktorer og produkter, som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning av det ytre miljø. Det skal opplyses om hvilke miljøvirkninger de enkelte forhold ved virksomheten gir eller kan gi, samt hvilke tiltak som er eller planlegges iverksatt for å forhindre eller redusere negative miljøvirkninger.	4. Bærekraftsrapport	32
§ 2-2, 12. ledd	Opplysninger om det er tegnet forsikring for styrets medlemmer og daglig leder for deres mulige ansvar overfor foretaket og tredjepersoner og i tilfelle om forsikringsdekningen.	Vedlegg: eierstyring og selskapsledelse, punkt 9.	231
§ 2-2, 13. ledd, 1. punkt	Beskrivelse av vedtektsbestemmelser som begrenser retten til å omsette selskapets aksjer.	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 2. punkt	Beskrivelse av hvem som utøver rettighetene til aksjer i eventuelle ansatteaksjeordninger når myndigheten ikke utøves direkte av de ansatte som er omfattet av ordningen.	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 3. punkt	Opplysninger om avtaler mellom aksjeeiere selskapet er kjent med som begrenser mulighetene til å omsette eller utøve stemmerett for aksje	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 4. punkt	Opplysninger om vesentlige avtaler selskapet er part i hvis vilkår trer i kraft, endres eller opphører som følge av et overtakelsestilbud, samt en redegjørelse for vilkårene.	Ikke aktuelt	
§ 2-3	Utarbeidelse av bærekraftsrapportering.	4. Bærekraftsrapport	32
§ 2-9	Redegjørelse om foretaksstyring	Vedlegg: NUES	230
Likestillings- og diskrimineringsloven			
§ 26 a	Redegjørelse for den faktiske tilstanden når det gjelder kjønnslikestilling i virksomheten og hva de gjør for å oppfylle aktivitetsplikten etter § 26.	4.3. Sosiale forhold	101
Åpenhetsloven			
§ 5	Redegjørelse om aktsomhetsvurderinger i samsvar med Åpenhetsloven	Vedlegg: redegjørelse åpenhetsloven	221

6.4.3 Erklæring i samsvar med verdipapirhandelloven § 5-5

- Vi erklærer etter beste overbevisning at:
- konsernregnskapet for Avinorkonsernet for perioden 1. januar til 31. desember 2024 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
 - selskapsregnskapet for Avinor AS for perioden 1. januar til 31. desember 2024 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
 - årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.
 - bærekraftsrapporteringen for 2024 er utarbeidet i samsvar med standarder for bærekraftsrapportering fastsatt i regnskapsloven, EU-taksonomi og ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

Oslo,
24. april 2025

Tone Wille
Styrets leder

Ola H. Strand
Nestleder

Rolf G. Roverud

Inger-Lise Strøm

Fridtjof Berents

Mari Halvorsen Sundgot

Heidi Anette Sørum

Sverre Ivar Elsbak

Abraham Foss
Konsernsjef

6.5 Uavhengig revisors beretning



Shape the future
with confidence

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no
Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i Avinor AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som omfatter konsernregnskapet og selskapsregnskapet som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap, utvidet resultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir konsernregnskapet og selskapsregnskapet et rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhenet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært Avinor AS sin revisor sammenhengende i 12 år fra valget på generalforsamlingen den 18. september 2013 for regnskapsåret 2013.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2024. 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.

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Perimeo Dokumentmøkkel: GKV79-MWAMM-QAASQ-65DD0-46d0C-27Ax8



Shape the future
with confidence

2

Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler, anlegg under utførelse og immaterielle eiendeler

Grunnlag for det sentrale forholdet

Konsernet har balanseførte varige driftsmidler på kr 34 813 millioner, anlegg under utførelse på kr 4 330 millioner og immaterielle eiendeler på kr 560 millioner.

Verdien av den kontantstrømgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i lufttrafikk og antall reisende. Reisevaner er i endring, og ledelsen har derfor identifisert indikasjoner på verdifall på lufthavnvirksomheten.

Den kontantstrømgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner. Fra og med 2025 starter en ny femårig referanseperiode som vil gjelde til og med 2029. Usikkerheten i fremtidig regulering av underveisavgifter er vurdert som en nedskrivningsindikator for underveistjenester.

Ledelsen har følgelig foretatt nedskrivningsvurderinger for begge konsernets kontantgenererende enheter ved å estimere gjenvinnbart beløp som er det høyeste av bruksverdi og virkelig verdi fratrukket kostnadene ved avhendelse, som har medført en nedskrivning av eiendeler i den kontantstrømgenererende enheten underveistjenester på kr 527,9 millioner.

Nedskrivningsvurderingene er basert på fremtidige prognoser for flytrafikk og relaterte kommersielle leieinntekter, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente.

Prognosen for lufthavnvirksomheten reflekterer ledelsens forutsetning om at staten vil bidra til en varig årlig resultatforbedring.

For underveistjenester reflekterer prognosene forventede ytelsesplaner for kommende referanseperioder.

Som følge av omfanget av skjønnsmessige vurderinger, usikkerhet i estimater og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for beregning av bruksverdi, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

Våre revisjonshandlinger

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, samt eksterne prognoser for flytrafikk (lufthavnsvirksomhet) og utkast til ytelsesplan i neste referanseperiode (underveistjenester).

Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historiske data. Vi evaluerte forutsetning om resultatforbedringer i kontantstrømprognosene mot intern og ekstern dokumentasjon, herunder Samferdselsdepartementets rammevedtak om start- og passasjeravgift for årene 2025-2029.

Vi vurderte forutsetningene om underveisinntekter for neste referanseperiode mot rapport fra Performance Review Body (PRB).

Vi vurderte diskonteringsrenten mot ekstern informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskapsspesifikke faktorer.

Vi etterregnet nedskrivningsvurderingene samt ledelsens sensitivitetsanalyse, og vurderte treffsikkerhet i tidligere års prognoser.

Vi vurderte også nedskrivningsvurderingene og noteopplysningene mot kravene i IFRS.

Vi viser til note 3 Bruksverdi på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler og note 15 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler.

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS 2024

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Perimeo Dokumentmøkkel: GKV79-MWAMM-QAASQ-65DD0-46d0C-27Ax8



Shape the future
with confidence

3

Pensjoner

Grunnlag for det sentrale forholdet

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 8 043 millioner og kr 13 010 millioner. Verdssettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn, teknisk kompetanse og bruk av eksperter (ekstern aktuar) ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i de viktigste forutsetningene som benyttes i verdssettelsen av pensjonsforpliktelsene som lønnsvekst, diskonteringsrente, pensjonsregulering, forventet dødelighet, og uttak fra avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsene. Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet og gjør at dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

Våre revisjonshandlinger

Vi vurderte forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet med eksterne og offentlig tilgjengelige forutsetninger fra Norsk Regnskapsstiftelse. Videre sammenlignet vi forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling. Vi vurderte endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling, samt vurderte regnskapsmessig behandling av ny AFP i offentlig sektor. Vi vurderte grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering. Vi kontrollerte bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene og vurderte kompetansen og objektiviteten til konsernets eksterne aktuar. Vi viser til note 17 Pensjoner i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

Øvrig informasjon

Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss i revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Vår uttalelse om årsberetningen gjelder tilsvarende for redegjørelse om foretaksstyring.

Vår uttalelse om at årsberetningen inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, dekker ikke bærekraftsrapporten, hvor det avgis en separat attestasjonsuttalelse.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende bilde i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS 2024

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Perimeo Dokumentmøkkel: GKV79-MWAMM-QAASQ-65DD0-46d0C-27Ax8



Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet, konsernet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgj en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede 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 utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapestimatene 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 tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- inhenter 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 lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunktet for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.



Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Oslo, 24. april 2025
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nytevit
statsautorisert revisor

6.6 Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet



Shape the future
with confidence

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no
Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i Avinor AS

UAVHENGIG BÆREKRAFTSREVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE MED MODERAT SIKKERHET

Konklusjon med moderat sikkerhet

Vi har utført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet for den konsoliderte bærekraftsrapporteringen til Avinor AS («selskapet») inkludert i seksjon «Bærekraftsrapport» i årsberetningen («bærekraftsrapporten»), per 31. desember 2024 og for året avsluttet per denne datoen.

Basert på handlingene vi har utført og bevis vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at bærekraftsrapporten ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med § 2-3 i regnskapsloven, inkludert:

- samsvar med de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS), herunder at prosessen som selskapet har gjennomført for å identifisere at den rapporterte informasjonen («Proessen») er i samsvar med beskrivelsen i Generelle opplysninger (ESRS 2), og
- at opplysningene i underavsnitt EUs Taksonomi i bærekraftsrapporten er i samsvar med kravene i artikkel 8 i EU-forordning 2020/852 («taksonomiforordningen»).

Grunnlaget for konklusjonen

Vi utførte vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med den internasjonale standarden for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 (revidert)– *Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon* ("ISAE 3000 (revidert)") fra International Auditing and Assurance Standards Board.

Innhentede bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon. Våre oppgaver og plikter i henhold til denne standarden er beskrevet nedenfor under *Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter*.

Vår uavhengighet og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uavhengighet og øvrige etiske forpliktelser i relevante lover og forskrifter i Norge og i International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), som er basert på grunnleggende prinsipper om integritet, objektivitet, profesjonell kompetanse og aktsomhet, konfidensialitet og profesjonell adferd.

Revisjonsforetaket anvender den internasjonale standarden for kvalitetsstyring (ISQM 1) som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og drifter et system for kvalitetsstyring, inkludert retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Andre forhold

Sammenligningstallene som inngår i bærekraftsrapporten har ikke vært gjenstand for et attestasjonsoppdrag. Dette forholdet har ingen betydning for vår konklusjon.

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Penneo Dokumentnr: W6G0K-08FTT-ZRZTB-1L3WV-1998R-A3AA



Shape the future
with confidence

2

Ansvar for bærekraftsrapporten

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utforme og implementere en prosess for å identifisere informasjonen som er rapportert i bærekraftsrapporten i samsvar med ESRS, og for å opplyse om denne Prosessen i Generelle opplysninger (ESRS 2) i bærekraftsrapporten. Dette ansvaret inkluderer å:

- forstå konteksten der konsernets aktiviteter og forretningsmessige forbindelser foregår, og å opparbeide en forståelse av dets berørte interessenter,
- identifisere de faktiske og potensielle påvirkningene (både negative og positive) knyttet til bærekraftsforhold, så vel som risikoer og muligheter som påvirker, eller som med rimelighet kan forventes å påvirke, konsernets finansielle stilling, finansielle resultater, kontantstrømmer, tilgang til finansiering eller kapitalkostnad på kort, mellomlang eller lang sikt,
- vurdere vesentligheten av de identifiserte påvirkningene, risikoene og mulighetene knyttet til bærekraftsforhold ved å velge og anvende hensiktsmessige terskler, og
- ta forutsetninger som er rimelige etter omstendighetene.

Ledelsen er også ansvarlig for å utarbeide bærekraftsrapporten, i samsvar med regnskapsloven § 2-3, inkludert

- samsvar med ESRS, og
- å utarbeide opplysningene i underavsnitt EUs Taksonomi i bærekraftsrapporten, i samsvar med taksonomiforordningen,
- å utforme, gjennomføre og opprettholde slik intern kontroll som ledelsen finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av en bærekraftsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og
- å velge og anvende hensiktsmessige metoder for bærekraftsrapportering, og ta forutsetninger og utarbeide estimater som er rimelige etter omstendighetene.

Iboende begrensninger ved utarbeidelse av bærekraftsrapporten

Ved rapportering av fremtidsrettet informasjon i samsvar med ESRS, kreves det at ledelsen utarbeider den fremtidsrettede informasjonen på grunnlag av angitte forutsetninger om hendelser som kan oppstå i fremtiden og mulige fremtidige tiltak fra konsernet. Faktiske utfall vil sannsynligvis avvike ettersom fremtidige hendelser ofte ikke inntreffer som forventet.

Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter

Vårt ansvar er å planlegge og utføre attestasjonsoppdraget for å oppnå moderat sikkerhet for at bærekraftsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en uttalelse med moderat sikkerhet som inneholder vår konklusjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil og er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke beslutningene som treffes av brukere på grunnlag av bærekraftsrapporten som helhet.

Som del av et oppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med ISAE 3000 (revidert) utøver vi profesjonelt skjønn og opprettholder profesjonell skepsis under hele oppdraget.

Våre oppgaver og plikter med hensyn til Prosessen for bærekraftsrapporten inkluderer å

- oppnå forståelse av Prosessen, men ikke for å avgi en konklusjon om effektiviteten av Prosessen, inkludert utfallet av Prosessen,
- vurdere om den identifiserte informasjonen adresserer de relevante opplysningskravene i ESRS, og

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Penneo Dokumentnr: W6G0K-08FTT-ZRZTB-1L3WV-1998R-A3AA



Shape the future
with confidence

3

- utforme og utføre handlinger for å evaluere om prosessen er i samsvar med selskapets beskrivelse av Prosessen, som opplyst om i Generelle opplysninger (ESRS 2).

Våre andre oppgaver og plikter med hensyn til bærekraftsrapporten inkluderer:

- å identifisere hvor vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter eller utilsiktede feil sannsynligvis kan forekomme, og
- å utforme og utføre handlinger rettet mot opplysninger i bærekraftsrapporten der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme. Risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes misligheter er høyere enn risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, ettersom misligheter kan innebære fordekt samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.

Sammendrag av utført arbeid

Et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet innebærer å utføre handlinger for å innhente bevis om bærekraftsrapporten. Handlingene ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet varierer i type og tidspunkt fra handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet, og de er også av et mindre omfang enn handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som er oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet, betydelig lavere enn sikkerheten som ville ha vært oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet.

Typen, tidspunktet for og omfanget av valgte handlinger er gjenstand for profesjonelt skjønn, inkludert identifiseringen av opplysninger der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme i bærekraftsrapporten, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til Prosessen,

- opparbeidet oss en forståelse av Prosessen ved å
 - foreta forespørsler for å forstå kildene til informasjonen som er brukt av ledelsen (f.eks. involvering av interessenter, forretningsplaner og strategidokumenter), og
 - gjennomgå selskapets interne dokumentasjon av Prosessen, og
- vurdere om bevis, innhentet gjennom våre handlinger rettet mot Prosessen implementert av selskapet, er i samsvar med beskrivelsen av Prosessen i Generelle opplysninger (ESRS 2).

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til bærekraftsrapporten,

- opparbeidet oss en forståelse av konsernets rapporteringsprosesser som er relevante for utarbeidelsen av bærekraftsrapporten, ved å
 - opparbeide en forståelse av konsernets kontrollmiljø, prosesser og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av bærekraftsrapporten, men ikke med formål om å gi en konklusjon om effektiviteten av konsernets interne kontroll
 - opparbeide oss en forståelse av konsernets risikovurderingsprosess.
- vurdert om informasjonen identifisert gjennom Prosessen er inkludert i bærekraftsrapporten,
- vurdert om strukturen og presentasjonen i bærekraftsrapporten er i samsvar med ESRS,
- rettet forespørsler til relevante personer og utført analytiske handlinger på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- utført substanshandlinger på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- sammenlignet opplysninger i bærekraftsrapporten mot tilsvarende opplysninger i regnskapet og andre deler av årsberetningen, når det er aktuelt,
- vurdert metodene, forutsetningene og dataene for utarbeidelse av estimater og fremtidsrettet informasjon,

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Penneo Dokumentnr: W6G0K-08FTT-ZRZTB-1L3WV-1998R-A3AA



Shape the future
with confidence

- opparbeidet oss en forståelse av selskapets prosess for å identifisere økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlige med taksonomiforordningen, og de tilhørende opplysningene i bærekraftsrapporten,
- vurdert om informasjon om økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlige med taksonomiforordningen, er inkludert i bærekraftsrapporten, og
- rettet forespørsler til relevante personer, utførte analytiske handlinger og substanshandlinger på utvalgte opplysninger etter taksonomien inkludert i bærekraftsrapporten.

Oslo, 24. april 2025

ERNST & YOUNG AS

Attestasjonsuttalelsen er signert elektronisk

Trond Stian Nyteit

Statsautorisert revisor - bærekraftsrevisor

Pernec Dokumentnøkket: VMGOK-ORFTT-ZRZTB-13WV-198HR-A3AA

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS

A member firm of Ernst & Young Global Limited



7. Vedlegg

Alternative resultatmål (APM)

Avinor utarbeider selskaps- og konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

Driftsresultat før avskrivninger / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet.

Rentebærende gjeld

Avinor benytter rentebærende gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om størrelsen på og utviklingen av den rentebærende gjelden i selskapet og konsernet.

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

	Kilde	Avinorkonsernet		avinor as	
		2024	2023	2024	2023
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	459,8	316,2	424,4	293,5
Annen langsiktig gjeld	Balanse	23 586,8	21 865,0	23 586,8	21 865,0
Langsiktig rentebærende gjeld		24 046,7	22 181,2	24 011,2	22 158,5
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	54,6	42,1	68,5	59,3
Sertifikatgjeld	Balanse	-	1 499,9	-	1 499,9
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	4 055,5	832,6	4 055,5	832,6
Kortsiktig rentebærende gjeld		4 110,1	2 374,6	4 124,0	2 391,8
Rentebærende gjeld		28 156,8	24 555,8	28 135,2	24 550,3

Netto rentebærende gjeld

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

Beregning og avstemming av netto rentebærende gjeld

	Kilde	Avinorkonsernet		avinor as	
		2024	2023	2024	2023
Rentebærende gjeld	APM	28 156,8	24 555,8	28 135,2	24 550,3
Rente- og valutaswapper - kontantstrømsikring	21	(3 046,6)	(1 169,3)	(3 046,6)	(1 169,3)
Rente- og valutaswapper - virkelig verdi sikring	21	331,5	(721,0)	331,5	(721,0)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(4 637,7)	(1 423,3)	(4 637,7)	(1 423,3)
Netto rentebærende gjeld		20 804,1	21 242,2	20 782,5	21 236,8

Egenkapitalandel låneavtaler

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken og Den Nordiske Investeringsbank. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Egenkapitalkravene er satt på konsernets balanse, og det er dermed kun egenkapitalandel for konsernet som beregnes.

Beregning og avstemming av egenkapitalandel låneavtaler

	Kilde	Avinorkonsernet	
		2024	2023
Egenkapital	Balanse	15 106,2	13 461,4
Netto rentebærende gjeld	APM	20 804,1	21 242,3
Egenkapital og netto rentebærende gjeld		35 910,3	34 703,6
Egenkapitalandel låneavtaler *		42,1 %	38,8 %

* Egenkapital i prosent av egenkapital og netto rentebærende gjeld

Vedtektsfestet egenkapitalandel

Avinor har i vedtektenes paragraf 5 et eksplisitt krav til egenkapitalandel, som gjennomgående omtales som vedtektsfestet egenkapitalandel.

Avinor benytter vedtektsfestet egenkapitalandel som et alternativt resultatmål ettersom dette er en sentral størrelse for å vurdere konsernets soliditet og kapasitet for å ta opp ytterligere ekstern finansiering. I henhold til vedtektene er vedtektsfestet egenkapitalandel kun relevant for konsernet, og følgelig er det kun for konsernets balansestørrelser vedtektsfestet egenkapitalandel beregnes ut fra.

Vedtektenes paragraf 5: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS eller datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

Regnskapsstandarden for beregning av leieforpliktelser knyttet til finansielle leieavtaler (IFRS 16) ble implementert etter at vedtektenes paragraf 5 ble fastsatt. Implementering av nye regnskapsstandarder skal etter ledelsens vurdering ikke påvirke vedtektsfestet egenkapitalkrav, og dermed trekkes leieforpliktelser ut av netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

	Kilde	Avinorkonsernet	
		2024	2023
Netto rentebærende gjeld	APM	20 804,1	21 242,3
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(459,8)	(316,2)
Kortsiktige leieforbindelser	Balanse	(54,6)	(42,1)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 289,7	20 883,9
Egenkapital	Balanse	15 106,2	13 461,4
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		35 395,8	34 345,3
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		42,7 %	39,2 %

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

Egenkapitalandel

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om selskapet og konsernets soliditet.

Beregning og avstemming av egenkapitalandel

	Kilde	Avinorkonsernet		avinor as	
		2024	2023	2024	2023
Egenkapital	Balanse	15 106,2	13 461,4	14 696,1	13 467,6
Egenkapital og gjeld	Balanse	51 537,4	47 814,5	51 127,9	47 331,3
Egenkapitalandel		29,3 %	28,2 %	28,7 %	28,5 %

Kontantstrøm før endring gjeld

Avinor benytter kontantstrøm før endring gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om nivået på kontranstrømmer som genereres eksklusiv effekter av økning eller reduksjon gjeld. Dette gir en informasjon om konsernets likviditetsutvikling før avdrag på lån og gir indikasjon på behov for tilførsel av kapital gjennom låneopptak.

Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

	Kilde	Avinorkonsernet		avinor as	
		2024	2023	2024	2023
Netto kontantsrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	3 472,2	3 353,8	3 269,2	3 189,0
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(2 649,9)	(2 800,4)	(2 335,0)	(2 539,9)
Utbetaling av renter	Kontantstrømoppstilling	(998,4)	(798,1)	(993,6)	(788,9)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	(17,4)	-	(17,4)	-
Betalte konserninterne renter	Kontantstrømoppstilling	-	-	(99,3)	(82,2)
Kontantstrøm før endring gjeld		(193,5)	(244,7)	(176,1)	(222,0)

Justerte driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat

Avinor har fra og med andre kvartal 2024 beregnet driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat justert for andre inntekter/ kostnader. Sammenlikningsperioder er tilsvarende beregnet.

Beregning og avstemming

		Avinorkonsernet		avinor as	
		Kilde	2024	2023	
			2024	2023	
Driftsinntekter	Resultatregnskap		12 109,9	11 513,7	10 877,0
Andre inntekter (note 8)	Resultatregnskap		(52,1)	(219,6)	(219,6)
Justerte driftsinntekter			12 057,8	11 294,1	10 825,7
Driftskostnader	Resultatregnskap		(8 145,2)	(7 954,2)	(7 244,1)
Andre kostnader (note 8)	Resultatregnskap		174,2	(33,0)	173,9
For høy beregnet arbeidsgiveravgift (note 4)			(213,8)	-	(135,6)
Justerte driftskostnader			(8 184,9)	(7 987,2)	(7 205,8)
Justert EBITDA			3 872,9	3 306,8	3 619,9
Av- og nedskrivninger	Resultatregnskap		(2 310,6)	(2 256,9)	(2 238,6)
Justert driftsresultat			1 562,3	1 049,9	902,6

Beregning og avstemming – lufthavndrift

	Kilde	Avinorkonsernet	
		2024	2023
Driftsinntekter	Note 4	10 468,0	9 902,9
Andre inntekter	Note 4	(51,4)	(219,6)
Justerte driftsinntekter		10 416,6	9 683,3
Driftskostnader	Note 4	(6 848,7)	(6 608,0)
Av- og nedskrivninger	Note 4	(2 066,3)	(2 011,4)
Andre kostnader	Note 4	173,7	(33,7)
For høy beregnet arbeidsgiveravgift		(135,6)	-
Justerte driftskostnader		(8 876,9)	(8 653,1)
Justert driftsresultat		1 539,7	1 030,3
Justert driftsmargin		14,8 %	10,6 %

Beregning og avstemming – flysikring

	Kilde	Avinorkonsernet	
		2024	2023
Driftsinntekter	Note 4	2 388,5	2 213,7
Andre inntekter	Note 4	(0,7)	-
Justerte driftsinntekter		2 387,8	2 213,7
Driftskostnader	Note 4	(2 244,5)	(2 151,7)
Av- og nedskrivninger	Note 4	(42,9)	(43,1)
Andre kostnader	Note 4	0,5	0,7
For høy beregnet arbeidsgiveravgift		(78,2)	-
Justerte driftskostnader		(2 365,1)	(2 194,0)
Justert driftsresultat		22,7	19,7
Justert driftsmargin		1,0 %	0,9 %

Justerte driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat per passasjer

Justert inntekt, kostnad og resultat per passasjer gir informasjon om inntekt, kostnad og resultat fordelt på antall passasjerer som har reist via Avinor sine lufthavner i den aktuelle perioden.

Beregning og avstemming

	Kilde	Avinorkonsernet	
		2024	2023
Antall passasjerer (i millioner)		51,4	49,0
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	10 416,6	9 683,3
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(8 876,9)	(8 653,1)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	1 539,7	1 030,3
Justert driftsinntekt per passasjer		202,9	197,6
Justerte driftskostnader per passasjer		(172,9)	(176,5)
Justert driftsresultat per passasjer		30,0	21,0

Ikke finansielle måltall

Avinor benytter også ikke finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyavgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.

Redegjørelse Åpenhetsloven 2024

Ansvarlig virksomhet

Avinor stiller strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningsførsel i egen virksomhet og overfor leverandører og forretningspartnere. 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. Ambisjonen er understøttet gjennom medlemskap i Etisk Handel Norge, Transparency International Norge og Global Compact.

Avinor som ansvarlig bedrift vil gjøre sitt beste for å drive virksomheten i tråd med de ti prinsippene innen områdene menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder, miljø og anti-korrupsjon. I tråd med internasjonale rammeverk og nasjonalt lovverk skal Avinor jobbe aktivt med aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis. Aktsomhetsvurderinger er en risikobasert tilnærming for å respektere og ivareta mennesker, dyr, samfunn og miljø i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

Forankring og styrende dokumenter

Avinor har i flere år arbeidet med ansvarlig forretningsførsel, og har siden 2022 systematisk arbeidet for bedre å møte kravene i lov om virksomheters åpenhet og

arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven) samt OECD-rammeverket for aktsomhetsvurderinger. I 2023 ble Avinors policy for etikk og samfunnsansvar revidert. I tillegg er selskapets retningslinjer, prosedyrer og kontraktsvilkår som alle leverandører og forretningspartnere må følge, blitt oppdatert.

Avinor har et omfattende styringssystem med prosedyrebeskrivelser for alle funksjoner i konsernet. Arbeidet med aktsomhetsvurderinger er innarbeidet i selskapets interne styringssystem for å sikre implementering av aktsomhetsvurderinger i alle relevante funksjoner og prosesser.

Avinors policy for etikk og samfunnsansvar, etiske retningslinjer og leveregler for leverandører er tilgjengelig på selskapets hjemmeside:

<https://avinor.no/konsern/klima/sosial-barekraft/ menneskerettigheter>

Avinors verdikjede og markedsrisiko

Avinor AS er et statlig eid selskap med ansvar for å drive og utvikle Norges nasjonale nettverk av flyplasser, samt forvaltning av en stor del av det norske luftrommet gjennom lufttrafikktenester. Avinor-konsernet består av morselskapet Avinor AS samt de tre datterselskapene Avinor Flysikring AS, Avinor Utvikling AS og Svalbard lufthavn AS. Avinor eier 43 lufthavner i hele landet.

Forretningsmodell og verdikjede

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

Avinors verdikjede oppstrøms inkluderer nøkkelressurser, entreprenører i forbindelse med bygging av infrastruktur, tjenester knyttet til lufthavnsoperasjon som

bakkjetjenester, innsjekk og bagasjehåndtering, og sikkerhetstjenester, samt drifts- og servicetjenester relatert til Avinors bygg og avfallshåndtering. Verdikjeden nedstrøms omfatter hovedsakelig flytrafikk, kommersielle tilbud på flyplassene, tilbringertjenester, parkering og hoteller.

Nøkkelressurser og forsyningskjede

For å levere sine tjenester er Avinor avhengig av fysisk infrastruktur, kompetente medarbeidere, avanserte IT-systemer og samarbeid med flyselskaper, leverandører og myndigheter.

- Infrastruktur: Rullebaner, terminaler, flykontrolltårn og logistikkentre utgjør grunnlaget for Avinors drift.
- Teknologi og digitalisering: Avanserte lufttrafikkstyringssystemer, biometriske sikkerhetsløsninger og AI-drevne effektiviseringsverktøy bidrar til optimal drift.
- Samarbeid og forsyningskjede: Avinor jobber tett med flyselskaper, drivstoffleverandører, entreprenører og teknologipartnere for å sikre høy kvalitet og bærekraftig utvikling.

Se figur for illustrasjon av Avinors verdikjede, denne figuren benyttes også i vår CSRD-rapport for 2024 for illustrasjon av verdikjede og hvor Avinor har en vesentlig påvirkning på *Environment (E)*, *Social (S)* og *Governance (G)*.

Relevante styrende dokumenter for egen virksomhet og verdikjede:

Policy for Etikk og Samfunnsansvar	Avtale om Ansvarlighet
Etiske retningslinjer	Prosedyre aktsomhetsvurderinger i leverandørkjede
Policy Innkjøp	Prosedyre bakgrunnsundersøkelser og IDD
Leveregler for leverandører	



Verdikjederisiko og potensiell negativ påvirkning

Risikovurderingene har tatt utgangspunkt i alvorlighetsgraden av negativ påvirkning innen bransjen, sannsynligheten, Avinors påvirkningsmulighet og mulighet for gjenoppretting. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i anerkjente kilder, tidligere avdekkede forhold hos leverandører og innsikt i verdikjeder for varer og tjenester. Hvordan Avinor jobber med aktsomhetsvurderinger beskrives nærmere på s. 7.

Oppstrøms

Den største risikoen for brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold finnes sannsynligvis blant leverandører og underleverandører knyttet til drift av lufthavner og eiendomsforvaltning (oppstrøms). Til driften anskaffes varer og tjeneste fra bygg- og anleggsbransjen, kjøretøy, renhold på lufthavnens arealer, avfallshåndtering, oppfylling av drivstoffog sikkerhetskontrolltjenester. Anskaffelser av teknologi og software er også en viktig del av driften.

I bygg- og anleggsbransjen er det kjente risikoer for brudd på arbeidsforhold i Norge, men også i verdikjeden da varer ofte tilvirkes, og råvarer som tre, stål, metall og konfliktmineraler ofte kommer fra land hvor brudd på menneskerettigheter er utbredt i ulikt omfang. Dette gjelder også for teknologiprodukter og i utvikling av software.

Egne ansatte

For egen virksomhet og ansatte antas risikoen for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter å være lav. Årsaken til dette er at arbeidstakeres rettigheter i Norge er regulert i henhold til strenge lover og forskrifter som Avinor som en statlig eid virksomhet er pliktig til å følge. Samtidig vet vi at noen ansatte i Avinor har jobber som anses å være spesielt risikoutsatte funksjoner for ulykker og skader.

Nedstrøms

Risiko for negativ påvirkning på ansatte hos Avinors leietakere er vurdert som lav også med utgangspunkt i at arbeidstakeres rettigheter i Norge er regulert gjennom strenge lover og forskrifter. Gjennom Avinors leietakere selges det varer som lengre ned i verdikjeden kan ha en negativ påvirkning. Dette er typisk landbruksvarer gjennom kafe- og restaurantvirksomhet, elektronikk, klær og alkohol og tobakksvarer.

I Avinors verdikjede finnes det potensiell risiko for både mindre alvorlig og alvorlige brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter oppstrøms, nedstrøms og i egen virksomhet. I 2024 har prioriteringen vært å gjennomføre grundigere aktsomhetsvurderinger innen anskaffelseskategoriene bygg- og anlegg, IT & Teknologi, renhold og elektriske kjøretøy da risikoen antas å være høyest for tjenester og varer innen disse kategoriene. Samtidig følger vi nøye med på potensiell negativ påvirkning og risiko i hele verdikjede. Se aktsomhetsvurdering s. 11-13.

Berørte lokalsamfunn og interessenter

I et land med store avstander og utfordrende topografi er Avinors virksomhet et viktig virkemiddel for å binde Norge og utlandet sammen. Påvirkning på økonomien i lokalsamfunn hvor Avinor har lufthavner er positive ved at de kjøper lokale tjenester og det skapes lokale arbeidsplasser. Samtidig må vi nøye vurdere hvilke negative konsekvenser utbygging og drift av flyplasser kan medføre for lokalsamfunn, urbefolkning, dyr, klima og miljø. Eksempelvis har og er det tett dialog med kommune og lokalsamfunn i forbindelse med utbygging av ny flyplass i Mo i Rana.

Interessentdialog

Proessen for interessentdialog er definert i Avinors styringssystem og innebærer å identifisere relevante interessenter, vurdere deres innflytelse, identifisere deres forventninger og krav, samt opprettholde eksisterende kontakt/dialog med dem. Etter at interessentenenes krav er kartlagt og deres vesentlighet vurdert, bestemmes oppfølgingsstrategien. Dette kan for eksempel være å følge opp, informere, tilfredsstillere eller engasjere.

I tillegg til den formelle interessentdialogen, fører Avinor også kontinuerlig dialog i mindre formelle sammenhenger. Dette bidrar til en helhetlig kommunikasjon med alle interessenter.

INTERESSENT	FORMAT INTERESSENTDIALOG
Regulatoriske myndigheter og politiske organer En god dialog med politiske organer og regulatoriske myndigheter skal sikre at vi overholder alle relevante lover og forskrifter, som er essensielt for å opprettholde en trygg og lovlig drift. Det gir oss muligheten til å forstå deres bekymringer slik at vi sammen kan finne gode løsninger. Videre kan en god dialog med regulatoriske myndigheter bidra til å sikre finansiering og støtte for ulike prosjekter og initiativer. Å ha en åpen og kontinuerlig kommunikasjon med myndighetene kan hjelpe oss med å navigere i komplekse regulatoriske landskap og tilpasse oss nye krav og standarder på en effektiv måte. Dette samarbeidet bidrar til å fremme en bærekraftig utvikling av luftfarten i Norge, samtidig som det sikrer at Avinor oppfyller sitt samfunnsoppdrag og sine samfunnspålagte oppgaver.	• Intervjuer • National transportplan • Eierskapsmelding • Lovkrav og pålegg • Møter med relevante komiteer og partigrupper • Kontaktmøter • Rapporter og dokumenter • Høringsprosesser • Informasjonsmøter
Bank og finans En god dialog med banker er viktig for å sikre nødvendig finansiering til prosjekter og investeringer, som utbygging av flyplasser og implementering av bærekraftige løsninger. Gjennom denne dialogen kan Avinor også håndtere finansielle risikoer, oppnå økonomisk stabilitet, og få tilgang til grønn finansiering ved å oppfylle kravene til bærekraft. Samarbeidet med banker bidrar også til innovasjon og utvikling av nye prosjekter, noe som er avgjørende for Avinors langsiktige vekst og bærekraft	• Intervju • Møter • Roadshow-møter • Års- og bærekraftrapport
Kunder (inkl. reisende) For å sikre at kundenes behov og forventninger blir forstått og ivaretatt har vi regelmessig kommunikasjon. Dette hjelper oss å tilpasse våre tjenester og forbedre kundeopplevelsen. Dette bidrar til økt kundetilfredshet, lojalitet og tillit, som igjen styrker Avinors posisjon som en pålitelig og ansvarlig aktør i luftfartsindustrien. Videre gir interessentdialog verdifull innsikt som kan brukes til å identifisere og adressere utfordringer tidlig, samt til å utvikle innovative løsninger som møter fremtidige behov.	• Brukerundersøkelse • Media • Kundetilfredshetsundersøkelse • Generelle kundehenvendelser • Hjemmeside
Leverandører Avinor har interessentdialog med leverandører for å sikre at deres innkjøp og anskaffelser oppfyller høye standarder for etikk, samfunnsansvar og bærekraft. Gjennom denne dialogen kan Avinor samarbeide med leverandører for å identifisere og implementere miljøvennlige løsninger, sikre ansvarlig forretningspraksis, og oppfylle kravene i lov om offentlige anskaffelser. Dette samarbeidet bidrar til å styrke Avinors verdikjede, fremme innovasjon, og sikre at alle parter tar hensyn til mennesker, samfunn og miljø i sin virksomhet	• Møter • Samarbeid • Kontrakter • Forhandlinger • Intervju
Interne interessenter Rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø er ett av fokusområdene i gjeldende strategi. Det er viktig at vi har et arbeidsmiljø der våre ansatte trives på jobb, både for å beholde eksisterende ansatte og for å kunne rekruttere de beste hodene slik at de kan bidra til å oppnå målene i strategien. for å sørge for et godt arbeidsmiljø er det viktig at vi har en god dialog med våre ansatte. Ved å ha dialog med våre ansatte kan vi ta i bruk innspill og gjøre nødvendige endringer for å sørge for rettferdig og inkluderende arbeidsforhold.	• Medarbeiderundersøkelse • Utviklingssamtaler • Intervjuer • Ledelsestøtte • Arbeidsmiljøutvalg & Vernetjeneste • Informasjons- og drøftelsesmøter (ID- møter) • Strategi
Lokalsamfunn En god dialog med lokale interessenter skal tilrettelegge for og sikre at deres interesser og bekymringer blir hensyntatt i våre aktiviteter og prosjekter. Vi samarbeider med lokalsamfunnet for å minimere miljøpåvirkninger, forbedre støyreduksjonstiltak og sikre at utviklingsprosjekter gir positive sosiale og økonomiske effekter. Dette samarbeidet skal bidra til å bygge tillit og støtte blant befolkningen, samtidig som det fremmer en bærekraftig utvikling av luftfarten i Norge.	• Media • Høringer • Informasjonsmøter • Avinor.no/Dedikerte informasjonskanaler (PFAS og Støy) • Søknadsprosesser • Rapportering
Miljøorganisasjoner Ved å ha en god dialog med miljøorganisasjoner kan Avinor få støtte til å identifisere sine lokale og globale miljøpåvirkninger. De kan hjelpe med å bedre beslutningsprosesser ved å fremme bærekraftige løsninger, samt å fremme grønn innovasjon. Avinor har allerede samarbeid med miljøorganisasjoner for å utvikle bærekraftig flydrivstoff.	• Informasjonsmøter • Gjennomføring av konferanser • Media • Samarbeidsprosjekter

Klagemekanismer, avbøtende tiltak og varsling

Innrapportering av klager er viktige verktøy for å få informasjon om forhold hvor Avinor har en påvirkning på omgivelser, enkeltpersoner eller grupper. Klagene kan omhandle tilfeller som enkeltpersoner har vært utsatt for på Avinors lufthavner eller samfunns- og miljøspørsmål. Avinor har flere klagemekanismer, avhengig av interessegruppe og om forholdene er kjente eller ukjente. Skjema for generelle klager er offentlig tilgjengelig på Avinor.no: <https://tilbakemelding.avinor.no/>

Gjennom Avinors varslingskanal kan både ansatte og eksterne varsle om kritikkverdige forhold, også anonymt og til ekstern mottaker av varslar. Varslingskanalen er tilgjengelig på Avinor.no: <https://avinor.no/konsern/pa-flyplassen/varsling/>

I situasjoner hvor det avdekkes negativ påvirkning på menneskerettigheter som Avinor har forårsaket eller bidratt til, vil selskapet samarbeide om og gi tilgang til og/eller sørge for gjenoppretting og/eller erstatning. Alle klager og varslingssaker blir behandlet via Avinors varslingsinstitutt i tråd med norsk regelverk og god praksis.

Metode for aktsomhetsvurderinger

Avinor gjennomfører aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv for å identifisere, redusere og forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Metodikken i aktsomhetshjulet er implementert i Avinors styringssystem gjennom policyer, retningslinjer og prosedyrebeskrivelser. Aktsomhetshjulet er integrert i gjennomføring av risikovurderinger. Avinor har en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderinger og prioriterer de områdene vi finner den alvorligste risikoen kombinert med vår påvirkningsmulighet. For egen virksomhet betyr det at vi prioriterer de forholdene som i størst grad potensielt kan påvirke egne ansatte negativt, eller påvirkning gjennom Avinors virke som skader samfunn, mennesker, klima og miljø negativt.



Kartleggingen oppdateres årlig med utgangspunkt i planlagte anskaffelser og større prosjekter som inkluderer anskaffelser av varer eller tjenester som anses å inneha en potensiell risiko for negativ påvirkning. Gjennom offentlige anskaffelser og stor grad av langsiktige rammeavtaler med leverandører vil vi i mange tilfeller være i en god posisjon for å kunne utbedre forhold i leverandørkjeden i samarbeid med våre partnere og leverandører. I tilfeller hvor Avinor ikke alene har mulighet til å påvirke risikoen i særlig grad er hovedregelen at vi forsøker å samarbeide med andre selskaper og interesseorganisasjoner om i fellesskap å drive påvirkning.

Organisering og ansvar

- **Compliance Konsern** er fagansvarlig for etikk, sosial bærekraft og ansvarlig virksomhet. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner, følge opp risiko i egen virksomhet og leverandørkjeden, samt bidra med fag og kompetanse innen etikk i anskaffelser og kontraktoppfølging.
- **Bærekraftavdelingen** er fagansvarlig for klima og miljø. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner og er involvert i flere prosjekter og anskaffelser som pågår i konsernet som premissgiver og kravstiller innen klima og miljø.
- **Konserninnkjøp** er ansvarlig for gjennomføring av anskaffelser og inngåelser av kontrakt med leverandører, herunder stiller de krav om oppfølging av leverandører. Kontraktene som inngås forvaltes av kontraktansvarlige i fagavdelinger. Innkjøpsavdelingen er ansvarlig for å kvalitetssikre at risiko innen etikk og sosial bærekraft er ivaretatt i anskaffelsesstrategiene. Kategoriledere og porteføljeansvarlige i innkjøpsavdelingen har fått opplæring i etisk handel og aktsomhetsvurderinger. Kategoriledere og porteføljeledere er ansvarlig for å kontinuerlig vurdere og oppdatere risiko innen sitt ansvarsområde. Innkjøpsavdelingen spiller en viktig rolle i å fange opp risiko i eksisterende leverandørkjede og risiko gjennom nye leverandører i forbindelse med anskaffelser, samt å redusere risiko gjennom å stille krav til produkter og tjenester, og kontraktoppfølging.
- Avdelingen **prosjekt og utbygging** har ansvaret for større infrastruktur- og utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter. Avdelingen spiller en viktig rolle i arbeidet med aktsomhetsvurderinger da avdelingen er involvert i større prosjekter og anskaffelser av varer og tjenester som Avinor har definert som risiko tjenester og produkter. Fagansvaret og oppfølging av arbeidslivskriminalitet og seriøsitet i bygg- og anleggskontrakter følges opp i denne avdelingen.

Indikatorer for oppfølging av arbeidet med aktsomhetsvurderinger

Tabellen nedenfor viser våre nøkkeltall for arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet og verdikjede.

INDIKATORER FOR ARBEIDET MED GRUNNLEGGENDE MENNESKERETTIGHETER OG ANSTENDIGE ARBEIDSFORHOLD		BESKRIVELSE
Forankring og opplæring i etikk	Antall/%/frekvens	
Opplæring ledere og styremedlemmer	100%	Opplæring i etikk og dilemmatrening
Opplæring medarbeidere (e-læring)	95,4%	E-læring etikk kurs obligatorisk for alle ansatte
HMS Egen virksomhet		
H1 (Antall fraværsskader per. Mill arb. Timer)	Antall: 10, Frekvens 2,1	Antall arbeidsrelaterte ulykker med fravær (H1), samt frekvens
H2 (Antall skader per. Mill arb. Timer)	Antall: 23, Frekvens: 4,8	Antall arbeidsrelaterte ulykker som skal registreres, samt frekvens
Kjønnsbalanse		
Kvinneandel konsernledelsen	22,22%	Konsernledelsen
Kvinneandel lederstillinger	25,14%	Ledernivå 1,2,3 og 4
Kvinneandel konsernet	34,4%	Alle ansatte
Personvern		
Brudd på personvern	0	Ingen registrerte brudd på personvern blant ansatte
Innsyn og varsler		
Mottatte informasjonskrav åpenhetsloven	0	Ingen registrerte informasjonskrav
Mottatte varsler	224	Antall innkommende varsler fra egne ansatte og eksterne til varslingskanalen. Stor andel av varsler er i kategorien kundevarsler.
Mottatte varsler via ekstern varslingskanal	2	Ekstern varslingskanal via advokatselskap
Avdekkede kritikkverdige forhold	1	Antall varsler som er vurdert som kritikkverdige forhold
Verdikjede	Antall/%/frekvens	
Leverandører	791	Leverandører Avinor har avtaler med over 100 000 NOK
Leverandørersom er risikovurdert	79	Avtaler som er risikovurdert gjennom anskaffelsesprosess i 2024 og ved gjennomgang av eksisterende avtaler i 2022 og 2023.
Seriøsitet		
Leverandører med brudd på seriøsitetskrav	28	Avdekket gjennom seriøsitetskontroller
Forhold varslet til arbeidstilsynet		
Leverandører med krav om forbedringer	28	Leverandører med pålegg om forbedring og gjenoppretting av forhold avdekket
Leverandører oppsigelse av kontrakt pga. brudd på avtale om ansvarlighet eller seriøsitetskrav	2	Kontrakter som er sagt opp på grunn av brudd på seriøsitetskrav

Generelle tiltak og krav for ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter, etikk og ansvarlighet i verdikjede

Avinor stiller strenge krav til etikk og ansvarlighet ovenfor kontraktsparter og benytter krav, kontraktoppfølging og undersøkelser proaktivt som forebyggende tiltak for å sikre at våre kontraktsparter er ansvarlige virksomheter. Dette gjelder utover identifiserte områder med potensiell negativ påvirkning.

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

I kontrakter hvor det stilles særskilte krav til ivaretagelse av menneskerettigheter, oftest omtalt som etiske krav eller krav til aktsomhetsvurderinger følges disse kravene opp av kontraktseier i samarbeid med fagressurser innen bærekraft.

Seriositetskrav

Et av Avinors største innkjøpsområder er bygg og anlegg og vi er derfor spesielt opptatt av å bidra til å sikre seriositet innen denne sektoren. I våre entreprisekontrakter stiller vi krav om at kontraktsparten og underleverandører bidrar til seriøst arbeidsliv; herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen.

Vi benytter verktøyet HMSREG for oppfølging av seriositet for etterlevelse av lov, forskrift og seriositetsbestemmelser, ha kontroll over våre leverandører og deres mannskap, samt å motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Videre stiller vi krav til at leverandørene skal benytte StartBANK (eller tilsvarende system) for å sikre seriositet hos våre leverandører. Det gjennomføres regelmessige kontroller etter et risikobasert utplukk. Vi har to innleide LO-koordinatorer som bl.a. har i oppgave å drive oppsøkende virksomhet på våre bygge- og anleggsplasser for å påse at arbeidsforholdene er ihht. norske lønns- og arbeidsvilkår. LO-koordinatorene opererer uavhengig av Avinor for å ivareta arbeidstakernes rettigheter, koordinatoren fungerer til dels også som en varslingsinstans da får erfaring er at arbeidere tar kontakt med LO-koordinator om uønskede forhold. De større utbyggingsprosjektene har egne ressurser som følger opp seriositetsbestemmelsene. I de mindre prosjektene er det ofte prosjektleder som har ansvaret.

Fakturering og sertifiseringer

Avinor er opptatt av å stille rimelige krav til betaling av faktura for å motvirke at arbeidere i verdikjeden skal påvirkes negativt av Avinors betalingspraksis i forbindelse med utbetaling av lønn. Avinors praksis er at fakturaer betales i løpet av 30 dager.

Avinor er ISO 14001 (miljøsertifisering) sertifisert for å sikre at selskapet reduserer miljøpåvirkninger og oppfyller lovbestemte krav og tillit blant interessenter.

Resultat av aktsomhetsvurderinger egen virksomhet og ansatte

Negativ påvirkning på menneske- og arbeidstakerrettigheter i Avinor vurderes som lav sett opp mot internasjonale standarder for grunnleggende menneskerettigheter. Årsaken til dette er at arbeidstakeres rettigheter i Norge er godt regulert, og det jobbes systematisk og kontinuerlig med å sikre anstendige arbeidsforhold i Avinor både fra konsernets side og fra arbeidstakerrepresentanter. Avinor er underlagt arbeidsmiljøloven, en rekke tariffavtaler mellom partene i arbeidslivet, aktivitets- og redegjørelsesplikten og er en IA-bedrift. Majoriteten av Avinors ansatte er tilknyttet en fagforening og ansatte er representert i konsernstyret og i styret til Avinor Flysikring AS. Avinor har også en velfungerende vernetjeneste som deltar på relevante arenaer. Se interessentdialog s. 5-6.

Gjennom aktsomhetsvurderinger og vesentlighetsvurderinger i tråd med rapporteringsstandarden CSRD er følgende potensiell negativ påvirkning og risiko løftet som områder hvor konsernet potensielt kan påføre egne ansatte negativ påvirkning og risiko. Disse påvirkningene må sees i lys av at norsk lov forbyr diskriminerende praksis og setter krav til selskapers HMS-arbeid for å sikre at ansatte har trygge arbeidsmiljøer. Avinor har systemer og rutiner på plass for å etterleve alle lovkrav. Påvirkningene anses likevel som systemiske, da Avinor opererer i en bransje preget av homogenitet og forhøyet risiko for skader og ulykker i utførelsen av arbeidet, spesielt på flyside av virksomheten.

Potensiell og faktisk negativ påvirkning, beskrivelse av risiko, tiltak og berørte i tabell nedenfor:

RELEVANT MENNESKERETTIGHET	PÅVIRKNING/RISIKO	BESKRIVELSE	TILTAK	FORVENTEDE RESULTATER	BERØRTE
Likestilling, ikke-diskriminering	Mangfold Likestilling	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av manglende mangfold	Retningslinjer Avinor har etablert retningslinjer og prinsipper for å sikre mangfold, likestilling og hindre diskriminering i konsernet. Retningslinjene bygger på at de ansatte er selskapets viktigste ressurs, samt at mangfold er viktig for å sikre rett kompetanse i selskapet samt å tiltrekke seg talent. Medarbeiderundersøkelse Stiller spørsmål om ansatte opplever mobbing, trakassering og uønsket seksuell oppmerksomhet. Det stilles også spørsmål om varslingskanaler er godt kjent og oppleves trygg å benytte seg av. Rekruttering Alle stillingsannonser skal inneholde formuleringer for å tiltrekke seg mangfold som hovedregel, disse inkluderer for eksempel formuleringer for å sikre balanse mellom arbeid og familieliv og full dekning av lønn ved lovfestet permisjon som er viktig for rekruttering av kvinner. Det benyttes tester i rekrutteringsprosesser for å redusere risiko for subjektive vurderinger og egne holdninger i forbindelse med rekruttering for å sikre at alle kandidater vurderes uavhengig av kjønn, bakgrunn osv. Mangfold markeringer Avinor gjennomfører årlig en markering av mangfold for alle ansatte for å fremheve selskapets holdninger til mangfold og relevante tematikker.	Medarbeiderundersøkelsen bidrar til å monitorere at tiltaket fungerer etter hensikt. Tiltaket og undersøkelsen viser at det ikke eksisterer systematiske kjønnsforskjeller i konsernet. Rekruttering skal sikre at kandidater blir valgt ut på nøytralt grunnlag, fjerner risiko for beviste eller ubeviste holdninger Økt bevissthet blant ansatte i selskapet vil ha positiv effekt på at retningslinjene for mangfold etterleves.	Egne ansatte
Trygt og sunt arbeidsmiljø	Ulykker og skader	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form ulykker og skader på ansatte.	• Registrering og overvåking av HMS-avvik • Etablert verneombud for å sikre at ansattes interesser blir ivaretatt. Verneombudet utfører fysiske vernerunder på lokasjoner årlig. • Risikoutsatte funksjoner er kartlagt, og det er etablert egne tiltak og handlingsplaner for spesielt utsatte funksjoner	Målsettingene er å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær gjennom forebyggende arbeid, målsettingene følges gjennom måling av verdiene H1, H2 og N	Egne ansatte
Forurensning	Boforhold/Rent vann	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av forurenset drikkevann på noen lufthavner grunnet utslipp av PFAS.	Ved flere lufthavner pågår det et stort arbeid med opprydding i PFAS-forurenset grunn som følge av tidligere bruk av brannskum med PFAS. Det pågående arbeidet kommuniseres på våre nettsider og oppdateres kontinuerlig. Berørt lokalbefolkning har blitt kompensert.	Redusere og begrense forurensning	Tredjeparter Lokalbefolkning
Støyforurensning	Støy	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av støy fra fly og helikopter	Fly- og helikopterstøy påvirker lokalbefolkningen og bosatte i nærhet av Avinors lufthavner negativt. Støy inngår også i EUs taksonomi og Avinor følger EU-direktiv og rapporterer, samt implementerer tiltak kontinuerlig for å redusere og forbedre støybelastningen. Det pågående arbeidet kommuniseres på Avinors nettsider og oppdateres kontinuerlig.	Redusere og begrense støy	Tredjeparter Lokalbefolkning

Resultat av aktsomhetsvurderinger verdikjede (oppstrøms og nedstrøms)

Avinor gjennomfører årlige overordnede risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og eksisterende leverandørkjede.. Den overordnede risikokartleggingen tar utgangspunkt i DFØs høyrisikoliste og kunnskapsgrunnlag om risikoer knyttet til tjenester og produkter som inngår i Avinors innkjøpskategorier. Om produktkategorien ikke finnes på DFØs høyrisikoliste sjekkes også andre kilder som Global Rights Index, The US Department of labours list of goods produced by child labor or forced labor, og ITUC sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land. Avinor er også medlem i Etisk Handel Norge og innhenter innsikt og samarbeider om risikoprodukter sammen med andre medlemmer.

Tidligere kartlegginger og risikovurderinger av verdikjede viser at Avinors direkte leverandører i stor grad er norskregistrerte selskaper. Underleverandører er i stor grad også norskregistrerte eller etablert i Europa og USA. Det anskaffes mer tjenester enn varer, men tjenesteleveransene kan også omfatte varer. Avinor opplever at tilgangen til informasjon og oversikt over verdikjeder er utfordrende når det kommer til varer og produkter da få av våre leverandører kan oppgi dette.

I 2022 gjennomgikk vi alle innkjøpskategoriene i Avinor og kartla potensiell negativ risiko, sannsynlighet og alvorlighetsgrad innen ulike tjenester og varekjøp. Bygg og anlegg, teknologi og tjenester som anskaffes til drift, vedlikehold og sikkerhet ved Avinors flyplasser er våre største innkjøpsområder i beløp og volum, innen disse kategoriene finner vi også både tjenester og produkter som basert på kildene nevnt over kan utgjøre en potensiell risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsvilkår.

Det er ikke avdekket faktisk negativ påvirkning eller brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold i leverandørkjeden i løpet av 2024 utover forhold beskrevet for egne ansatte, forhold beskrevet fo arbeidere i verdikjeden innen rseriøsitet og arbeidslivskriminalitet. Avinor erkjenner at selskapet trolig ikke har klart å avdekke eller kjenner til andre forhold i verdikjeden, selskapet etterstreber å både redusere og avdekke vesentlig negativ påvirkning kontinuerlig gjennom aktsomhetsvurderinger.

RELEVANT MENNESKERETTIGHET	PAVIRKNING/RISIKO	BESKRIVELSE	TILTAK OG GJENOPPRETTING	FORVENTEDE RESULTATER	BERØRTE
Anstendig arbeidsforhold	Lønn Arbeidstidsbestemmelser Tilstrekkelig hvile Ulykker og skader (HMS) Arbeidslivskriminalitet Seriositet	Identifisert en faktisk og potensiell negativ påvirkning i form av brudd på seriositetsbestemmelser for arbeidere innen bygg- og anlegg og renholdstjenester.	- Gjennom 49 kontroller ble det avdekket: 21 kontroller uten avvik/brudd, 11 med mindre avvik, 8 med moderate avvik og 9 med alvorlige avvik. Avvikene handler primært om avvik på arbeidstidsbestemmelse. Forholdene er fulgt opp, under oppfølging og utbedret. - I etterkant av revisjon av arbeidet med seriositet og arbeidslivskriminalitet i 2023 er interne rutiner forbedret. Det er også implementert et opplæringstiltak med oppstartsmøter for nye og eksisterende leverandører for bedre ivaretagelse av seriositetskrav. - Inngått avtale med a-krim senteret i Nordland for å avdekke brudd på arbeidstidsbestemmelser e i større byggeprosjekter i regionen - Økte krav til bruk av seriositetskrav og HMSREG piloteres i en større anskaffelse av entreprenørtjenester - Økte krav til renholds kontrakter og spesielt ovenfor underleverandører er under vurdering i forbindelse med inngåelse av ny kontrakt i 2025	Ønsket effekt er færre avvik og brudd på seriositetsbestemmelser gjennom proaktivt arbeid og kontroller. I 2024 har det vært gjennomført flere kontroller enn tidligere og gitt mer opplæring i systemet HMSREG for å sikre at leverandører er i stand til å etterleve krav. Tiltakene har gitt gode tilbakemeldinger og resultater.	Arbeidere i verdikjede primært i Norge
Anstendige arbeidsforhold	Tvangsarbeid Fagorganisering Diskriminering Brutal behandling HMS Lønn og arbeidstidsbestemmelser Regulære ansettelser Marginaliserte befolkningsgrupper	Identifisert en potensiell negativ påvirkning i form av flere mulige negative påvirkninger innen menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i produksjon av varer. Den potensielle negative påvirkningen er påpekt gjennom anerkjente kilder for en rekke varer som også potensielt kan omfatte varer Avinor anskaffer til bygg- og anleggsprosjekter. Varer som er identifisert er: - Solcellepaneler - Elektroprodukter - Byggevarer (stål, treverk) I forbindelse med ambisjoner om å i fremtiden elektrifisere kjøretøyparker er det også gjennomført aktsomhetsvurderinger og undersøkelser knyttet til EV batterier	- Gjennomfører kontinuerlig aktsomhetsvurderinger av verdikjede, leverandører og forretningspartnere. Årlig gjennomføring av risikovurdering basert på eksisterende verdikjede og kommende anskaffelser med spesielt fokus på høyrisikoprodukter - Forbedret rutiner for bakgrunnsundersøkelser (IDD) og dokumentasjonskrav i anskaffelser innen etikk og aktsomhetsvurderinger - Gjennomfører oppfølgingstiltak hos leverandører hvor deres aktsomhetsvurderinger ikke er vurdert som tilfredsstillende, eller ved funn som utgjør en potensiell risiko. - Samarbeider med andre offentlige virksomheter og Etisk Handel Norge om aktsomhetsvurderinger av tjenester og produkter. Hovedfokus i 2024 har vært solcellepaneler, elektroprodukter, EV kjøretøy og batterier og stål - Utarbeidet handlingsplan for tiltakinnen innkjøpskategorier som inkluderer høyrisikoprodukter. Tiltakene består av markedsdialog og økte krav, økt kontraktoppfølging og stikkprøver av leverandører	Økt innsikt i verdikjeder vil på sikt gjøre oss i bedre stand til å stille riktige krav i forbindelse med anskaffelser og kontrakter. Samarbeid med andre virksomheter og interesseorganisasjoner øker innsikt og påvirkningsmulighet ovenfor leverandørmarkedet, både nasjonalt og globalt.	Arbeidere i verdikjeden, globalt og spesielt Asia

Eierstyring og selskapsledelse (NUES)

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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

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

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

2. Virksomhet

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og er klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Selskapene i denne kategorien opererer primært ikke i konkurranse med andre. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet er beskrevet i vedtektene, som er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 43 lufthavner og den samlede flysikringstjenesten for sivil og militær sektor i Norge. Virksomheten er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet, og skal drives med høy

prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn. For å møte eiers krav er det etablert strategiske hovedmål fordelt på områdene økonomi, kunde og samfunn, interne prosesser og organisasjonsutvikling. Avinor skal skape verdier på en bærekraftig måte.

Konsernpolicy for miljø og samfunnsansvar beskriver overordnede prinsipper for miljø og klima og samfunnsansvar/bærekraft i Avinor. OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv skal ligge til grunn for arbeidet med bærekraft. Avinor er tilknyttet Global Compact, FNs globale initiativ for næringslivets bærekraftarbeid, og rapporterer på bærekraft i samsvar med ESRS, European Sustainability Reporting Standards.

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 revideres årlig, og er sist revidert høsten 2023. Retningslinjene uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser. I forbindelse med siste revisjon av retningslinjene har konsernet også vedtatt og innarbeidet retningslinjer for ansvarlig bruk av kunstig intelligens.

Etiske retningslinjer er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinor er medlem av Transparency International Norge og Etisk Handel Norge.

3. Selskapskapital og utbytte

Selskapets aksjekapital er NOK 5 400 100 000 fordelt på 540 010 aksjer som hver er pålydende NOK 10 000. Konsernets egenkapital skal, i henhold til vedtektenes paragraf 5, til enhver tid være minst 40 prosent av summen av selskapets til enhver tid bokførte rentebærende gjeld og egenkapital.

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

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

4. Likebehandling av aksjeeiere

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

5. Fri omsettelighet

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

6. Generalforsamling

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

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned. Etter vedtektene skal ordinær generalforsamling godkjenne årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av utbytte. I tillegg behandles godkjenning av godtgjørelse til revisor, fastsettelse av styregodtgjørelse for kommende periode, erklæring om

fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utpeking av aksjonærvalgte medlemmer til styret og eventuelt andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Til ordinær generalforsamling innkalles styrets medlemmer, daglig leder og den revisor som reviderer fjorårets regnskap. Styreleder og konsernsjef har møteplikt på generalforsamlingen. De øvrige styremedlemmene samt revisor og Riksrevisjonen har møterett. Dagsorden fastsettes av Samferdselsdepartementet. Protokoll fra generalforsamlingen er offentlig.

7. Valgkomité

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

8. Styre, sammensetning og uavhengighet

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

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

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

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

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2024/2025 besto styret av:

- Styreleder siden 2024 Tone Wille
- Styrets nestleder siden 2012 Ola H. Strand
- Styremedlem siden 2021 Rolf Gunnar Roverud
- Styremedlem siden 2022 Inger Lise Strøm
- Styremedlem siden 2024 Fridtjof Berents
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi Anette Sørum
- Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Mari Halvorsen Sundgot
- Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Sverre Ivar Elsbak

Informasjon om det enkelte styremedlem er tilgjengelig i kapittel 2.5.2 i konsernets års- og bærekraftsrapport for 2024 og på www.avinor.no

9. Styrets arbeid

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

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

Avinor har en styreansvarsforsikring som dekker det rettslige erstatningsansvaret styret og ledende ansatte kan pådra seg som følge av en uaktsom handling.

Styreansvarsforsikringen omfatter også saksomkostninger ved erstatningskrav som rettes mot styret, og er en vesentlig komponent i dekningen. Forsikringssummen er basert på en alminnelig vurdering av risikoen. Alle styrer i konsernet er dekket.

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

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

Transaksjoner med nærstående
Styret er ikke kjent med at det i 2024 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner. Styremedlemmer og ledende ansatte fører fortløpende oversikt over sine og nærståendes verv og roller utenfor Avinor-konsernet. Det gjøres stikkprøvekontroller av oversikten mot offentlig tilgjengelig informasjon. Oversikten er også gjenstand for kontroll mot konsernets leverandørregister.

Det ble avholdt 12 styremøter i 2024, hvorav 3 ekstraordinære Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

Styret har etablert revisjons- og risikostyringsutvalg som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde 6 møter i 2024.

Utvalget består ved årsskifte 2024/2025 av:

- Inger Lise Strøm (leder)
- Fridtjof Berents
- Heidi Sørum

Styret har etablert HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Utvalget skal forberede retningslinjer for- og saker om godtgjørelse til ledende ansatte og gjennomføre løpende vurderinger og overvåking av konsernets policy på dette området. Utvalget skal videre støtte styret i utøvelsen av dets ansvar for internkontroll, styrets beretning og årsrapport, og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde 4 møter i 2024.

Utvalget består ved årsskifte 2024/2025 av:

Tone Wille (leder)
Rolf Gunnar Roverud
Sverre Elsbak

10. Risikostyring og intern kontroll

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

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

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

Konsernrevisjonen skal bidra til at organisasjonen når sine mål ved å benytte en systematisk og strukturert metode for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av organisasjonens prosesser for risikostyring, internkontroll og governance. Internrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding om Avinors etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prosedyrer og etablere tiltak på kritiske områder i virksomheten. Internrevisjonen skal videre gi råd for å

bidra til forbedringer i Avinors styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapningen i konsernet.

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

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

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

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

11. Godtgjørelse til styret

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

12. Lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

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

Opplysninger om samlet godtgjørelse til ledende personer er omtalt i note 6 til årsregnskapet, i tillegg til i separat rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Både retningslinjer og rapport om lønn og godtgjørelse til ledende personer er inkludert i års- og bærekraftsrapporten.

13. Informasjon og kommunikasjon

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

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

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

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

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

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

14. Selskapsovertakelse

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

15. Revisor

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra et samlet styre. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig en oppsummering av revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll.

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

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

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

1. Generelt

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

I henhold til vedtektene skal retningslinjene ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven § 6-16 a) med tilhørende forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse til ledende personer (FOR-2020-12-11-2730). Fra og med 2023 skal styret også avgi rapport som gir en samlet oversikt over utbetalt og innstående lønn og godtgjørelse som omfattes av retningslinjene i § 6-16 a), jf. allmennaksjeloven § 6-16 b).

Avinors lederlønnspolitikkk skal være i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022).

Avtaler med ledende personer inngått før Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022) som avviker fra Avinor-konsernets interne retningslinjer eller Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel berøres ikke av disse retningslinjene.

2. Avinors forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne

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

Et overordnet prinsipp for ledergodtgjørelse i Avinor er at godtgjørelsen skal være egnet til å tiltrekke og beholde dyktige ledere, men uten at godtgjørelsen skal være

lønnsledende. Avinor-konsernets lønnssystem skal være forståelig og akseptabelt. Avinor foretar årlige gjennomganger av praktiseringen av godtgjørelsesordningen.

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

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi. Det er et mål å koordinere lønnsfastsettelsen i Avinor-konsernet.

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

3. Virkeområde

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

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

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

Retningslinjene gjelder fram til nye retningslinjer er vedtatt av Avinors generalforsamling.

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

4. Avinors prinsipper om godtgjørelse til ledende ansatte

4.1. Godtgjørelse til medlemmer av styret

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

4.2. Godtgjørelse til ledende ansatte i Avinor-konsernet

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

4.2.1. Basislønn

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

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

4.2.2. Styrehonorar

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

4.2.3. Naturalytelser

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

4.2.4. Pensjonsordninger

Ledende ansatte skal delta i Avinor-konsernets generelle pensjonsordning. For nytilsatte vil dette være en innskuddsordning i Nordea. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilkårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Det eksisterer også en ytelsesbasert pensjonsordning i Statens Pensjonskasse for Avinor-konsernet, men denne ble lukket 1. januar 2019 og gjelder ikke for nye ansatte etter denne dato.

For medlemmer av konsernledelsen i Avinor-konsernet inngått før Statens retningslinjer for lederlønn datert 13. februar 2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon («top-hat»-pensjon). Ingen nye ledende ansatte skal tilbys en slik ordning.

For medlemmer av konsernledelsen ansatt etter 13. februar 2015 gjelder Avinor-konsernets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Det skal ikke påløpe pensjonskostnader ut over hva som eventuelt følger av en skattefavorisert ytelsesordning når en leder ikke lenger er ansatt i Avinor-konsernet.

4.2.5. Oppsigelse og etterlønn

Den gjensidige oppsigelsesfrist i Avinor-konsernet, også for ledende ansatte, er tre måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant

sted, med mindre loven gir anvisning på en lengre oppsigelsesfrist. Oppsigelsen skal meddeles skriftlig.

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

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

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

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

Det må vurderes i det konkrete tilfellet om daglig leder i Avinors datterselskaper skal ha klausul om etterlønn ved tilsetting, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2), forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som først konkretiseres ved oppsigelse eller ha ordinært oppsigelsesvern uten klausul om mulighet for etterlønn etter arbeidsmiljøloven § 15-7.

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

5. Fastsettelse av kompensasjon til ledende ansatte

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

- Underutvalget skal også gjennomføre følgende oppgaver, jf. vedtektene § 8:
- Godtgjørelse til konsernsjef med tilhørende vurderingskriterier/målekort
 - Vurdere, og gi innspill til konsernsjefens vurdering av konserndirektørenes lønnsjustering
 - Pensjon
 - Oppsigelsestid og etterlønn
 - Retningslinjer for lederlønn og erklæring/rapport knyttet til konsernets praktisering av retningslinjene

6. Beslutningsprosess for godkjenning av retningslinjene

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

7. Årlig lønnsrapport

Styret skal fra 2023 årlig sørge for at det utarbeides en lønnsrapport i tråd med bestemmelsen i allmennaksjeloven § 6-16 b) Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i noterte selskaper med tilhørende forskrift.

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

8. Fravikelse fra og endring i retningslinjene

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

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

9. Offentliggjøring

Retningslinjene dateres dagen for generalforsamlingens godkjenning av retningslinjene.

Retningslinjene gjøres tilgjengelige på Avinors nettside som en del av Avinor-konsernets års- og bærekraftrapport.

Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

1. Generelt

Styret i Avinor-konsernet skal i medhold av Avinors vedtekter § 8 sørge for at det årlig utarbeides rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b) og tilhørende forskrift.

Gjeldende retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer ble vedtatt i generalforsamling den 16. juni 2022.

2. Godtgjørelse til ledende personer

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

I Avinor-konsernet foreligger det ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. Ledende personer har kun fastlønnsordninger.

Ledende personer mottar også naturalytelser etter ordninger som vurderes som vanlig for tilsvarende stillinger. I tillegg deltar ledende personer i konsernets pensjonsordninger nærmere beskrevet i styrets retningslinjer om lønn og godtgjørelse.

2.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

- A) Fastlønn inkluderer månedslønn, feriepenger, trekk feriepenger, fast bilgodtgjørelse, trekkpliktige ytelser, uregelmessige tillegg arbeidstid og kompensasjon pensjonsordninger.
- B) Frynsegoder inkluderer fordel knyttet til ulike forsikringsordninger (gruppeliv, helse, reise og ulykke).
- C) Angitt stilling er aktuell stillingstittel.
- 1 Thorgeir Landevaag konserndirektør store lufthavner fra 1. juni 2024. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling i 2023 og til med 30. mai 2024
- 2 Karianne Helland Strand konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 1. juni 2024. Angitt lønn gjelder for perioden 1. juni til 31. desember 2024.

2.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

Godtgjørelse til ledende personer for det rapporterte regnskapsåret								
Navn på ledende person, stilling (C)		Fast godtgjørelse				Pensjonskostnad	Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse
	Fotnote	Regnskapsår	Fastlønn (A)	Honorarer	Frynsegoder (B)	Fast	Fast	Fast
Abraham Foss, konsernsjef		2024	3 904 411	-	14 232	154 545	4 073 188	100 %
		2023	3 644 591	-	14 278	144 884	3 803 753	100 %
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS		2024	2 616 151	-	12 840	245 592	2 874 583	100 %
		2023	2 454 959	-	11 580	231 751	2 698 290	100 %
Thorgeir Landevaag, konserndirektør store lufthavner	1	2024	2 748 940	-	14 232	210 819	2 973 990	100 %
		2023	2 429 682	-	13 428	190 169	2 633 279	100 %
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner		2024	2 727 192	-	19 932	644 162	3 391 286	100 %
		2023	2 613 941	-	19 128	574 061	3 207 130	100 %
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO		2024	2 342 953	-	17 400	893 494	3 253 847	100 %
		2023	2 229 480	-	17 446	819 529	3 066 455	100 %
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte		2024	2 223 627	-	18 168	600 118	2 841 913	100 %
		2023	2 115 841	-	17 364	551 883	2 685 089	100 %
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling		2024	2 540 619	-	14 232	155 251	2 710 101	100 %
		2023	2 171 443	-	13 428	145 057	2 329 928	100 %
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi		2024	3 017 219	-	14 232	154 473	3 185 923	100 %
		2023	2 900 092	-	13 428	144 407	3 057 928	100 %
Karianne Helland Strand, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	2	2024	1 377 521	-	8 302	96 153	1 481 975	100 %
		2023				-		100 %
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt		2024	2 352 021	-	14 232	154 554	2 520 807	100 %
		2023	2 209 345	-	13 428	144 464	2 267 237	100 %

3. Godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til styremedlemmer fastsettes av generalforsamlingen. Enkelte styremedlemmer er også medlem av utvalg til styret (revisjons- og risikostyringsutvalg og HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg). Godtgjørelse for disse vervene fastsettes også av generalforsamlingen. Angitt honorar i nedenstående tabell omfatter godtgjørelse for styreverv og deltakelse i utvalg.

3.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til medlemmer av styret							
Navn på styremedlem, rolle		Godtgjørelse medlemmer av styret				Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse
	Fotnote	Regn-skapsår	Styre honorar	Revisjons- og risikostyringsutvalg	HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg	Fast	Fast
Tone Wille, styrets leder (fra juni 2024)		2024	266 500		20 500	287 000	100 %
		2023				-	
Ola H. Strand, styrets nestleder		2024	317 000			317 000	100 %
		2023	302 500			302 500	100 %
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem		2024	258 500	22 500	12 500	293 500	100 %
		2023	247 000	44 000		291 000	100 %
Inger Lise Strøm, styremedlem		2024	258 500	80 000		338 500	100 %
		2023	247 000	76 500		323 500	100 %
Fridtjof Berents, styremedlem (fra juni 2024)		2024	132 500	23 500		156 000	100 %
		2023				-	
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	A	2024	258 500	46 000		304 500	100 %
		2023	247 000	44 000		291 000	100 %
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	A	2024	258 500			258 500	100 %
		2023	126 000			126 000	100 %
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	A	2024	258 500		24 500	283 000	100 %
		2023	126 000		12 000	138 000	100 %
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	A	2024	14 000			14 000	100 \$
		2023	65 000			65 000	100 %
Anne Carine Tanum, styrets leder (til juni 2024)		2024	253 500		19 500	273 000	100 %
		2023	496 500		38 000	534 500	100 %
Linda Bernander Silseth, styremedlem (til juni 2024)		2024	126 000		12 000	138 000	100 %
		2023	247 000		23 500	270 500	100 %
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	A	2024				-	
		2023	121 000		11 500	132 500	100 %
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	A	2024				-	
		2023	121 000			121 000	100 %
Morten Mikalsen, ansattvalgt varamedlem		2024	14 000			14 000	100 %
		2023					

3.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

A) Oppgitt godtgjørelse til medlemmer av styret inkluderer kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem. Godtgjørelse ansattvalgte styremedlemmer har mottatt i egenskap av ordinært ansettelsesforhold i Avinor-konsernet er ikke medtatt i tabellen.

4. Aksjebasert godtgjørelse

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om aksjebasert godtgjørelse.

5. Rett til å tilbakekalle variabel godtgjørelse

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om variabel godtgjørelse.

6. Fravikelse fra retningslinjene

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike vedtatte retningslinjer, som angitt i retningslinjenes punkt 8.

I 2024 har det ikke vært tilfeller hvor retningslinjene er fraveket.

7. Samsvar med retningslinjer

Retningslinjene for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet skal bidra til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi. Det er et mål å koordinere lønnsfastsettelsen i Avinor-konsernet. Ledergodtgjørelsen skal bidra til måloppnåelse både økonomisk og operativt, og lønnssystemet skal være forståelig og akseptabelt.

Avinor gjennomførte i 2024 et lønnsoppgjør der ledende ansatte i konsernet fikk et oppgjør innenfor rammen for lønnsoppgjøret i Avinor-konsernet som var i tråd med rammen for frontfaget (5,2 prosent) på lik linje som øvrige ansatte i konsernet. Styret er av den oppfatning at det må aksepteres at kronemessig lønnsvekst er høyere for ledende ansatte enn øvrige ansatte så lenge Avinor forholder seg til samme prosentvise ramme for oppgjøret som for øvrige ansatte. Dette er i tråd med selskapets uttalte målsetning om konkurransedyktig avlønning. I Avinor-konsernet er det flere grupper av ansatte som grunnet type stilling har lønn som ligger på nivå

med ledende ansatte i konsernet, noe som også taler for at det er prosentvis vekst i lønnsnivå som er relevant å forholde seg til ved vurdering av lønnsveksten for ledende ansatte.

For enkelte ledende ansatte har årlig lønnsvekst i 2024 vært høyre/lavere enn 5,2 prosent. Dette skyldes flere faktorer og er ikke direkte knyttet til lønnsoppgjøret:

- ledende ansatte har fått endret lønn i forbindelse med endring av stilling eller ansvarsområde i løpet av året.
- avtalt tidspunkt for lønnsjustering kan også spille inn på prosentvis lønnsvekst for den enkelte.
- endringer i enkeltstående komponenter av total godtgjørelse (skattepliktige fordeler forsikringsordninger, skattepliktig andel av reisekompensasjon eller lignende) kan også bidra til at årlig endring i kompensasjon tilsynelatende avviker fra avtalt ramme for lønnsvekst, på tross av at den ledende ansatte har hatt en lønnsvekst i samsvar med rammen.

Det er styrets oppfatning at samlet godtgjørelse til ledende personer for 2024 er i overenstemmelse med konsernets retningslinjer, og at retningslinjene er innrettet slik at de bidrar til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

8. Sammenligningsinformasjon

Nedenstående tabell gir informasjon om de siste fem regnskapsårs årlige endringer i samlet godtgjørelse for ledende personer, selskapets resultater og endring i gjennomsnittlig lønn for andre ansatte enn ledende personer.

Andre ansatte enn ledende personer er i tabellen definert som alle andre ansatte enn de som er listet særskilt opplistet i tabellen som ledende ansatte.

8.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over siste fem års endring i godtgjørelse

- A) Tabell viser endring i total utbetalt kompensasjon i løpet av året. Pensjonsopptjening inngår ikke i oversikten. Endring presenteres kun for de år vedkommende har vært i konsernledelsen begge årene.
- B) Tabell viser oversikt over forhandlet gjennomsnittlig lønnsvekst.
- C) Aktuell ledende stillingstittel. For personer som har gått ut av konsernledelsen er siste stillingstittel angitt.
- D) Der hvor ledende ansatte kun har vært ansatt deler av året, er lønnskostnad annualisert for å gi relevante sammenligningstall.
- 1) Abraham Foss konsernsjef fra 15. februar 2021.
Foss har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet. Endringen i godtgjørelse ut over gjennomsnittlig lønnsøkning i konsernet skyldes blant annet effekter av ekstra ferieuke som følge av at Foss ble 60 år i 2024 og justering av et avtalefestet lønselement.
- 2) Jan Gunnar Pedersen administrerende direktør Avinor Flysikring AS fra 2022.
Pedersen har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 3) Thorgeir Landevaag divisjonsdirektør regionale lufthavner fra 1. august 2018 til 31. desember 2021. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 1.januar 2022 til 31. mai 2024. Konserndirektør store lufthavner fra 1. juni 2024.
Landevaag har i 2024 hatt en lønnsjustering ut over generell justering i konsernet i forbindelse med utvidet ansvarsområde ved endring av stilling.
- 4) Anders Kirsebom administrerende direktør Avinor Flysikring AS til og med 2021. Konserndirektør regionale lufthavner fra og med 2022.
Kirsebom har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet. I deler av 2023 hadde Kirsebom funksjonstillegg i forbindelse med vikariat, noe som bidrar til at lønnsvekst 24 vs 23 er lavere enn generell lønnsjustering.
- 5) Petter Johannessen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
Johannessen har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 6) Mari Hermansen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
Hermansen har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 7) Joachim Lupnaav Johnsen konserndirektør kommersielt fra 1. oktober 2020.
Johnsen har i 2024 hatt en lønnsjustering ut over generell justering i konsernet i forbindelse med gjennomgang av innhold og ansvar i stillingen opp mot lønnsnivå.
- 8) Lars Vågsdal konserndirektør teknologi fra 1. april 2022.
Vågsdal har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 9) Karianne Helland Strand konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling fra 1. juni 2024.
- 10) John-Ragnar Aarset konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt fra 15. februar 2022.
Aarset har i 2024 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 11) Dag Falk-Petersen konsernsjef til og med 14. februar 2021.
- 12) Stine Ramstad Westby konserndirektør drift og infrastruktur til og med 2018, lufthavndirektør Oslo lufthavn fra og med 2019, lufthavndirektør Oslo Lufthavn /konserndirektør store lufthavner i perioden fra 1. januar 2022 til 30. april 2024.
- 13) Helge Eidsnes Lufthavndirektør Bergen lufthavn fra 19. august 2019. Fra og med 2022 er Bergen Lufthavn organisert under store lufthavner og Eidsnes sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 14) Anette Sigmundstad lufthavndirektør Stavanger lufthavn fra 1. mars 2019. Fra og med 2022 er Stavanger lufthavn organisert under store lufthavner og Sigmundstad sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 15) Marit Helene Stigen lufthavndirektør Trondheim Lufthavn fra 1. februar 2018. Fra og med 2022 er Trondheim lufthavn organisert under store lufthavner og Stigen sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 16) Øyvind Hasaas lufthavndirektør Oslo Lufthavn til og med 2018, konserndirektør drift og infrastruktur fra 1. januar 2019 til 31. mars 2022.
- 17) Egil Thompson konserndirektør kommunikasjon og marked til 31. oktober 2021.

8.1. Tabellarisk oversikt over siste fem års endring i godtgjørelse

Sammenlignbar tabell over godtgjørelse og selskapets ytelse over de siste fem rapporterte regnskapsår (RFY)							
Godtgjørelse for ledende personer		FOTNOTE	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	2022 vs. 2021	2023 vs. 2022	2024 vs. 2023
Navn	Stilling C)	A			I % (D)		
Abraham Foss	Konsernsjef	1			3,7 %	5,2 %	7,2 %
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS	2			33,1 %	6,6 %	6,4 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør store lufthavner	3	1,3 %	6,0 %	13,7 %	4,2 %	9,8 %
Anders Kirsebom	Konserndirektør regionale lufthavner	4	-0,1 %	6,3 %	6,1 %	3,1 %	4,4 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	5	-0,6 %	5,3 %	4,1 %	5,2 %	5,1 %
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	6	0,9 %	4,6 %	3,7 %	5,0 %	5,2 %
Joachim Lupnaav Johnsen	Konserndirektør kommersiell styring og utvikling	7		7,1 %	7,5 %	5,1 %	16,5 %
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi	8				5,2 %	4,2 %
Karianne Helland Strand	Konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling	9					
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	10				5,4 %	6,4 %
Dag Falk-Petersen	Konsernsjef	11	1,3 %	6,0 %			
Stine Ramstad Westby	Konserndirektør store lufthavner	12	13,7 %	8,2 %	3,8 %	5,1 %	
Helge Eidsnes	Lufthavndirektør Bergen lufthavn	13	4,3 %	8,9 %			
Anette Sigmundstad	Lufthavndirektør Stavanger lufthavn	14	-0,8 %	5,1 %			
Marit Helene Stigen	Lufthavndirektør Trondheim lufthavn	15	0,6 %	6,2 %			
Øyvind Hasaas	Konserndirektør drift og infrastruktur	16	0,3 %	4,4 %			
Egil Thompson	Konserndirektør kommunikasjon og marked	17	0,7 %	5,6 %			
Selskapets resultat							
EBITDA konsern			-49,4 %	64,4 %	1,4 %	16,0 %	11,4 %
Resultat før skatt konsern			-202,9 %	129,0 %	105,8 %	-27,8 %	-19,6 %
Gjennomsnittlig godtgjørelse fordelt på antall årsverk		B					
Gjennomsnittlig årslønn eks. ledergruppe, konsern			1,7 %	2,7 %	3,7 %	5,2 %	5,2 %

8.2 Tabellarisk oversikt over utvikling i avtalt årlig grunnlønn

I tabell 2.1 angis total årlig godtgjørelse (lønn, frynsegoder og pensjoner) til ledende personer, og i tabell 8.1 angis årlig endring i godtgjørelse (i det alt vesentlige utvikling i utbetalt lønn og frynsegoder). Utbetalt lønn det enkelte år er bygd opp av flere komponenter, som også kan ha ulike reguleringstidspunkter for de ledende ansatte. Hoveddelen av månedlig utbetalt lønn for den enkelte ledende ansatte beregnes ut fra avtalt årlig grunnlønn som også er beregningsgrunnlaget for andre komponenter som inngår i utbetalt lønn. Fra og med 2024 er det derfor valgt å ta med tabell som viser utviklingen i avtalt årlig grunnlønn per desember det enkelte år. Økningen i avtalt grunnlønn vil avvike fra rammene i lønnsoppgjørene omtalt i rapportens kapittel 7 og 8. Dette ettersom reguleringen fra lønnsoppgjørene det enkelte år har virkningstidspunkt som avviker fra 1. januar.

Godtgjørelse til ledende personer for det rapporterte regnskapsåret					
		Fotnote	Per 31. desember		Prosentvis økning
Navn	Stilling		2023	2024	2024 vs 2023
Abraham Foss	Konsernsjef		3 054 600	3 205 190	4,9 %
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS		2 135 400	2 240 700	4,9 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør store lufthavner		2 135 700	2 581 300	20,9 %
Anders Kirsebom	Konserndirektør regionale lufthavner		2 344 500	2 460 090	4,9 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO		2 088 200	2 191 200	4,9 %
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte		1 971 100	2 068 300	4,9 %
Joachim Lupnaav Johnsen	Konserndirektør kommersiell styring og utvikling		1 971 100	2 308 500	17,1 %
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi		2 481 600	2 603 900	4,9 %
Karianne Helland Strand	Konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling			2 241 200	
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt		1 971 100	2 068 300	4,9 %

