

Årsrapport 2021



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
C09EA99605E2479C86FF6093375586C6

Innholdsfortegnelse

NØKKELTALL 2021 (2020 i parentes)	3
OM AVINOR FLYSIKRING AS	4
VIKTIGE HENDELSER 2021	5
Økonomisk situasjon pga. COVID-19	7
ØKONOMI OG FINANS	8
EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE	10
TRAFIKKUTVIKLING	10
FLYSIKKERHET OG HMS	11
SAMFUNNSANSVAR, SAMFUNNSOPPDRAG OG SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER.....	12
PERSONAL OG ORGANISASJON.....	13
INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD	13
FREMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER	16
ÅRSREGNSKAP MED NOTER 2021.....	20



NØKKELTALL 2021 (2020 i parentes)

- Innenriks (flybevegelser): 253 614 (229 105) **+10,7 %**
- Utenriks (flybevegelser): 72 968 (78 760) **-7,4 %**
- Overflygninger: 47 079 (36 447) **+29,2%**
- Oppgang i Norge (flybevegelser) **+8,5%**
- Driftsinntekter: 1 576 millioner kroner (1 460) **+7,9%**
- Driftskostnader: 1 809 millioner kroner (1 730) **+4,4%**
- Resultat etter skatt: -305 millioner kroner (-323) **+5,9%**
- Antall ÅV: 906 (937) **-3,3%**
- Kvinneandel i ledende stillinger: **17%** (17%)
- Kvinneandel totalt: 23% (24%) **-1%**



OM AVINOR FLYSIKRING AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og er underlagt reguleringer fra Samferdselsdepartementet. Selskapet har sitt hovedkontor i Oslo, men har tilstedeværelse på enheter i store deler av Norge. Selskapet har i overkant av 900 medarbeidere.

Avinor Flysikring leverer tårntjeneste på lufthavner, flygekontrolltjeneste for trafikken i norsk luftrom og teknisk infrastruktur for flynavigasjon. Selskapet har tradisjonelt inndelt sin forretning i følgende hovedområder:

- Underveistjenester
- Tårntjenester
- Teknologitjenester

Avinors konsernledelse har i løpet av 2021 vedtatt å iverksette en omorganisering av konsernet. Det er besluttet å samle alle IT- og andre teknologiske fagmiljøer inn i en ny Teknologidivisjon i Avinor AS, og AFIS-tjenesten er overført til Avinor Flysikring AS gjennom virksomhetsoverdragelse. Avinor Flysikring AS skal fortsatt være et eget aksjeselskap. For Avinor Flysikring AS sitt regnskap forventes det ikke å gi vesentlige effekter for total omsetning og totale kostnader i resultatregnskapet. Selskapets balanse vil få en vesentlig reduksjon i anleggsmidler og anlegg under utførelse, og lavere balansesum.

Avinor Flysikring har et mål om å være en ledende leverandør av flysikringstjenester, gjennom sikker-, stabil-, og effektiv drift. Selskapet har som mål å bidra til økt verdiskaping for kunder og samfunn ved å levere etterspurte flysikringstjenester.

Utpekt leverandør

Avinor Flysikring AS er utpekt leverandør for underveistjenesten fram til 2024.

Ved behandling av Meld. St. 30 (2016-2017) sluttet Stortinget seg til at det åpnes for konkurranse for lokale flygekontrolltjenester (tårntjeneste og innflygingskontroll) i tilknytning til Avinors egne lufthavner. Samferdselsdepartementet utpekte 24. februar 2020 spanske Saerco som leverandør ved Kjevik og Vigra lufthavner etter at de vant konkurransene om tårntjenester høsten 2019.

Etter en større omstrukturering i Avinor AS høsten 2021 ble det vedtatt å overføre ansvaret for Aeronautical Flight Information Service (AFIS)-tjenesten fra Avinor AS til Avinor Flysikring AS f.o.m. 1. mars 2022. Bakgrunnen for beslutningen var et strategisk ønske om å samle all lufttrafikkjeneste i ett selskap. I den forbindelse var det behov for et nytt utpekingsvedtak hvor Avinor Flysikring AS ble utpekt som leverandør av AFIS-tjenesten. For Avinor Flysikring AS medfører dette at selskapet får et nytt forretningsområde.

Den 9. desember 2021 endret Samferdselsdepartementet Avinor Flysikrings utpekingsvedtak som yter av flysikringstjenester som følge av overføring av ansvaret for AFIS-tjenesten.

Departementet har besluttet at vilkårene i det opprinnelige utpekingsvedtaket fra 1. desember 2014 ellers skal bestå, men med følgende hoved-endringer:



- Avinor Flysikring AS utpekes som yter av lokale flysikringstjenester, inkl. AFIS. Utpekingen omfatter også yting av slike tjenester ved Svalbard Lufthavn.
- Utpekingen omfatter ikke yting av tjenester på de lufthavnene hvor det er fastsatt egne utpekingsvedtak.
- Vedtaket berører ikke varigheten av utpekingen for underveis – og innflygingstjenesten som fremdeles gjelder frem til 2024.

VIKTIGE HENDELSER 2021

Satsing på fjernstyrte tårn

Avinor Flysikring gjennomfører en betydelig satsing på fjernstyrte tårn, i samarbeid med teknologileverandørene Kongsberg Defence & Aerospace og Indra. Tårntjenesten ved Røst, Vardø, Hasvik, og Berlevåg er overført til Remote Towers Centre i Bodø og driftes derfra. Utrulling av fjernstyrte tårn ved de siste 11 lufthavnene i fase 1 ble forskjøvet fra 2021 til 2022, i forståelse med teknologileverandørene Kongsberg Defence & Aerospace. I 2022 planlegges utrulling av fjernstyrte tårn ved fire lufthavner, mens de syv siste lufthavnene forventes å gå over på fjernstyrt tårndrift i løpet av 2023. Det er Avinor AS som er eier av prosjektet, men prosjektgjennomføringen vil fremdeles være i Avinor Flysikring AS frem til omorganiseringen er ferdig.

Satsing på droner

I 2021 ble det etablert et konsernfelles droneprogram i Avinor, hvor Avinor Flysikring inngår. Målsettingen med programmet er å være en ledende aktør i utviklingen og styringen av droneaktivitet i Norge, ivareta sikkerheten i kontrollert luftrom, se på bruk av droner i egen virksomhet, samt utforske kommersielle muligheter. I 2021 fullførte Avinor Flysikring implementeringen av det nye dronesystemet *Ninox Drone* ved 17 lufthavner i Norge hvor det er kontrolltårn. Systemet skal gjøre det enklere for dronebrukere å søke om godkjenning for å fly i kontrollert luftrom rundt lufthavner, samt gjøre det enklere for flygeledere i kontrolltårn å håndtere forespørsler om droneflyvninger. Systemet er gjort tilgjengelig for Android og Apple-brukere, som kan laste ned Ninox Drone-appen til mobiler og nettbrett.

Omorganisering

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

Dette medfører bl.a. at styret i Flysikring omgjøres til et internstyre med hovedfokus på økonomisk styring og HR-relaterte problemstillinger, samt operasjonelle forhold. De fleste generelle administrative funksjonene i Avinor Flysikring AS overføres til Avinor AS gjennom virksomhetsoverdragelse. I tillegg er det besluttet å samle alle IT- og andre teknologiske fagmiljøer



inn i en ny Teknologidivisjon i Avinor AS. AFIS-tjenesten overføres til Avinor Flysikring AS gjennom virksomhetsoverdragelse. Omorganiseringen gjennomføres i sin helhet i løpet av 2022.

Reviderte ytelseskrav for underveistjenesten i referanseperiode 3

EU-kommisjonens Single European Sky-regelverk, ble iverksatt i 2009, med bl.a. fokus på ytelseskrav til underveistjenestens leveranser. Referanseperiode 3 (RP3) som går fra 2020 til 2024, vil sette viktige rammebetingelser for leveransen av underveistjenesten fremover.

Kommisjonen vedtok høsten 2020 ekstraordinære Implementation Regulations (IR) i fm. Covid-19 pandemien; noe som innebar at Kommisjonen måtte vedta reviderte RP3-ytelseskrav.

EUs besluttede myndigheter har i løpet av 2021 blitt enig om de reviderte ytelseskravene for RP3. Flyselskapenes holdning er at EU ved fastsettelse av de nye ytelsesmålene, ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til flyselskapenes økonomiske situasjon. EU-kommisjonens Performance Review Body (PRB) deler flyselskapenes oppfatning om at tjenesteleverandørene er beskyttede statlige monopoler som har unngått de verste konsekvensene av krisen. Unit Raten vil øke i 2022 pga. flysikringsleverandørenes økte kostnader som følge av lavere trafikk. Flyselskapene anser dette å være en urimelig prisøkning som er ødeleggende for flyselskapenes økonomiske evne.

Avinor Flysikring AS' reviderte kostnads- og trafikkprognoser for RP3 (2020-2024) ligger vesentlig lavere enn tidligere rapportert for referanseperioden og med solid margin innenfor de felleseuropeiske ytelsesmålene. Fra et kundeperspektiv innebærer allikevel dette en faktisk kostnadsøkning fra 2019.

Politiske føringer har større effekt på den nasjonale ytelsesplanen enn tidligere. Departementet har bl.a. stilt som forutsetning for Avinors driftstilskudd en «nullvekst-ambisjon» for luftfartsavgifter i perioden 2022-2024. Staten Norge har valgt ikke å benytte seg av mulighet for overføring av underdekningen for 2020 og 2021 på i underkant av 900 mnok og fryst avgift i 2022 (Konsumprisjustering fra 2021). Det er i Avinor Flysikring AS' nedskrivningsvurdering, se note 11 til årsregnskapet og annen omtale nedenfor, lagt dette til grunn i beregningene.

Endrede regulatoriske rammebetingelser for luftrommet i Europa (SES2+)

EU fremmet høsten 2020 forslag om å endre den regulatoriske rammen for luftrommet i Europa på vesentlige punkter (SES2+ regelverket). EUs forslag til regelverksendringer er en strukturell reform med målsetting om å modernisere europeisk luftfart og gjøre den mer effektiv og bærekraftig med opptil 10% utslippsreduksjon. Dette er primært tenkt løst ved utvikling av ny digitalisert teknologi for at europeisk luftfart skal kunne møte fremtidige kapasitetsutfordringer.

Dersom forslagene blir vedtatt, vil det endre dagens europeiske luftfart betraktelig og berøre samtlige luftfartsaktører, inkl. Flysikrings fremtidige strategier. Forslagene i de nye EU-initiativene har i hele 2021 vært gjenstand for høring både i EU-institusjonene (Kommisjonen, Parlamentet og Rådet) og de enkelte medlemsland uten at man har kommet til enighet på de vesentligste punktene. Kommisjonen ønsker mer styring og overnasjonalitet mens EU-medlemsstatene i Parlamentet og Rådet ønsker mindre. Avinor Flysikring deltar i arbeidet om norsk posisjon. Det er ennå usikkert når og på hvilken måte det nye rammeverket for luftfarten forventes å bli vedtatt.



Bærekraft

EU har hatt klimautfordringer høyt på dagsorden i hele 2021 og har stilt tydelige utslippskrav til luftfartssektoren. Kommisjonen ønsker å innføre juridisk bindende miljøkrav til europeisk luftfart innen 2050 gjennom regelverksendringene i SES2+.

Avinor Flysikrings interesseorganisasjon, CANSO, og andre aktører i luftfartsbransjen har utarbeidet rapporten «Destination 2050 - a Route to Net Zero European Aviation» for å ivareta de forventede europeiske miljøkravene innen 2050 som samtidig sikrer bransjens konkurransedyktighet.

I tillegg er det i løpet av 2021 utarbeidet en felles forpliktende EU-miljøpakt. Den såkalte *Toulouse Declaration* skal forene regulerende myndigheter og luftfartsindustrien om et felles 0-utslippsmål for CO2. Pakten ble vedtatt 4. februar 2022.

Økonomisk situasjon pga. COVID-19

Avinor Flysikrings økonomi og regnskap har både i løpet av 2020 og 2021 vært sterkt berørt av nedgangen i flytrafikken som følge av Covid-19 pandemien. Det er knyttet betydelig usikkerhet til når, og hvor raskt, inntektene vil ta seg opp igjen. Det har fra myndighetenes side vært igangsatt flere ekstraordinære nasjonale og internasjonale tiltak, støtteordninger og redningspakker for å avbøte den krevende økonomiske situasjonen som luftfartsbransjen befinner seg i. I tillegg har Avinor og Avinor Flysikring iverksatt kraftfulle effektiviseringstiltak. Viser også til avsnitt om reviderte ytelseskrav til referanseperiode 3, om at underdekningen for 2020 og 2021 ikke vil bli overført til fremtidige perioder, samt frys i avgiftssats for 2022.

Effektiviseringsprogram i Flysikring

Som følge av Covid-19, iverksatte selskapet et omfattende effektiviseringsprogram («Lønnsomt Flysikring etter Covid-19»). Selskapet har redusert variable og faste kostnader slik at selskapet kan skalere organisasjonen i henhold til trafikksituasjonen og forventninger fra eier. Programmet har bl.a. omfattet permitteringer av ansatte, permanent reduksjon av årsverk, samt effektivisering av administrasjon- og drift.

Konsernbidrag

Avinor Flysikring egenkapital ble i løpet av 2021 tapt pga. inntektsbortfall som følge av pandemien, og negativt estimatavvik på selskapets pensjonsforpliktelse. Selskapet har mottatt konsernbidrag på 538,8 millioner kroner i forbindelse med årsavslutningen 2021. Selskapet har per 31. desember en egenkapitalandel på ca. 8 %, som anses forsvarlig mtp. selskapets risiko. Viser til Note 11, nedskrivningsvurdering, som viser at reell egenkapital er høyere enn bokført.



ØKONOMI OG FINANS

Økonomiske resultater

I 2021 hadde Avinor Flysikring AS driftsinntekter på 1 576 millioner kroner, mot 1 460 millioner kroner i 2020, og et resultat etter skatt på -305 millioner kroner, mot -323 millioner kroner i 2020.

Samlede driftskostnader før avskrivninger i 2021 utgjorde 1 809 millioner kroner, mot 1 732 millioner kroner i 2020.

Selskapet hadde i perioden et driftsresultat på -372 millioner kroner. Samlede av- og nedskrivninger utgjorde 139 millioner kroner, mot 139 millioner kroner i 2020. Driftsmarginen var på 19,1 %. Netto finansresultat utgjorde 18,6 millioner kroner, som hovedsakelig kommer av negative valutaeffekter. Selskapets skattekostnad i 2021 er -86 millioner kroner.

Balanseførte prosjektkostnader per 31. desember 2021 utgjorde 1 355 millioner kroner og er klassifisert som anlegg under utførelse i balansen. Av dette utgjør Remote Tower ca. 504 millioner, som vil bli overført til Avinor AS i takt med ferdigstilling. Andre større prosjekter er Future ATM-system (FAS) 513 millioner, og Norwam 102 millioner.

Negativt estimatavvik i pensjoner for 2021 på 601 millioner kroner før skatt, skyldes endringer i de økonomiske forutsetningene, hovedsakelig oppgang i pensjonsreguleringen og lønnsvekst. Nærmere beskrivelser vedr. pensjoner er beskrevet i note 18 til regnskapet.

Selskapets nedskrivningstester har vist at det ikke er grunnlag for nedskrivning av selskapets eiendeler, se nærmere beskrevet i note 11 til regnskapet.

Kontantstrøm og kapitalstruktur

Selskapet hadde en netto kontantstrøm fra driften på 397 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 139 millioner kroner, hvorav 29 millioner kroner gjelder avskrivninger av rett til bruk av eiendeler etter regnskapsstandard for leieavtaler (IFRS 16) og forskjell mellom kostnadsført pensjon og faktiske innbetalinger. Kontantstrømeffekt fra leiekostnader er 29 millioner kroner. Av finanskostnader er 8 millioner kroner uten kontantstrømeffekt.

Selskapets total kapital pr. 31. desember 2021 utgjorde 4 374 millioner kroner 5 015 mot 4 374 millioner kroner per 31. desember 2020. Egenkapitalprosent per 31. desember 2020 er 7,8 %, mot 14,3 % per 31. desember 2020. Effekter av endringer i økonomiske forutsetninger som er lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelse, er ført over utvidet resultat (OCI).

Avinor Flysikring AS hadde per 31. desember 2021 ikke rentebærende gjeld med kontantstrømeffekt, og likviditetsreserven utgjorde 231 millioner kroner i fordring innestående som en del av konsernkontoordningen i Avinor-konsernet.

Disponering av resultatet

Styret foreslår at underskuddet på 305 millioner kroner dekkes av annen egenkapital.



Basert på ledelsesgodkjente prognoser, og en forsvarlig egenkapital og likviditet som følge av konsernbidrag, er årsregnskapet for 2021 utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift (jf. paragraf 3-3 i regnskapsloven). Styret bekrefter at forutsetningen for fortsatt drift er til stede.

Egenkapitalen i Avinor Flysikring AS er svært volatil for endringer i pensjonsforpliktelsen. Krigen i Ukraina og Covid-19 pandemien forventes fremdeles å skape usikkerhet på selskapets resultater fremover. Styret overvåker utviklingen, og har iverksatt nødvendige tiltak. Selskapet hadde per 31. desember 2021 god likviditet og forsvarlig egenkapital.

Risikoforhold

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

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

Pga. økt digitalisering, vil samfunnet kreve at selskapet håndterer risiko for økt sårbarhet, særlig på cyber security-området, for eksempel cyber-angrep som setter sentral infrastruktur ut av spill, herunder jamming og spoofing mv. Dette har blitt særlig aktualisert ved Russlands krigføring i Ukraina. Forsvarets nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover. Det må legges til rette for tett samarbeid mellom safety og security-kompetansen i selskapet og god koordinering med Forsvaret.

Selskapets inntekter er eksponert for endringer i flytrafikk og tap av eksisterende kunder. Covid19-pandemien og krigen i Ukraina har ført til usikkerhet knyttet til fremtidig marked- og inntektspotensial. Dersom pandemien fortsetter og krigen i Ukraina blir langvarig, vil det få store finansielle konsekvenser. Flysikring har lagt til grunn en trafikkprognose hvor man i løpet av 2023-24 er tilbake på 2019-nivå. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til fremtidige reisevaner, og innføring av evt. nye reiserestriksjoner. Ytterligere nedstenginger av samfunnet vil kunne påvirke fremtidig inntektsgrunnlag. Flyselskapers endringer i flyflåte (fra større til mindre flytyper) som følge av pandemien vil også kunne påvirke tjenesteleverandørenes fremtidige inntektgrunnlag negativt. Det må regnes med at Ukraina-krisen vil utgjøre en fremtidig usikkerhetsfaktor og markedsrisiko for selskapet.

En annen aktuell strategisk risiko er selskapets manglende oppfyllelse av myndighetskrav pga. forsinkelse i komplekse teknologiprojekter, så som fremtidig ATM-system, FAS. Avinor Flysikring AS fikk høsten 2021 klage fra EFTAs overvåkingsorgan (ESA) for å ha unnlatt å tilby datalinjetjenester (datalink) til flyoperatører som flyr i norsk luftrom i h.h.t. europeiske myndighetskrav.

Det er også knyttet usikkerhet til avgiftsutviklingen og de fremtidige rammebetingelsene for underveistjenesten. Det kan bl.a. bli vedtatt bestemmelser i SES2+ regelverket som ikke er tilpasset



norske forhold og som vil være fordyrende for norske luftfartsaktører, bl.a. gjennom forslaget i SES2+ om en felles-europeisk unit rate. Som nevnt ovenfor vil ikke underdekningen for 2020 og 2021 overføres fremtidige perioder, samt at raten for 2022 er fryst. Dette har negativ effekt for Avinor Flysikring AS sine inntekter.

Programmet Lønnsomt Flysikring inneholder omfattende tiltak for å redusere kostnadene. Bemanningsreduksjoner er tett knyttet opp til forventninger til trafikkutvikling. Selskapet har etablert gode prosesser for å gjennomføre tiltak med et akseptabelt risikonivå.

Avinor Flysikring AS har finansiell risiko knyttet til valutasvingninger på grunn av både inntekter og kostnader i utenlandsk valuta. Dette gjelder i høyest grad inntekten fra underveisområdet, som i en normal situasjon utgjør mer enn ca. 50 % av selskapets inntekter, som faktureres ut i euro. Det benyttes finansielle sikringsinstrumenter (valutaderivater) til å begrense risiko. Se note 3 til årsregnskapet.

Selskapet har fortsatt en balanseført pensjonsforpliktelse knyttet til den ytelsesbaserte pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse som er sensitiv overfor endringer i de økonomiske forutsetningene. For virkningene av endringer, se note nr. 18.

EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Konsernstyret utarbeider en egen redegjørelse om eierstyring og selskapsledelse som følger norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Redegjørelsen er vedlegg til konsernets årsberetning.

Styret i Avinor Flysikring AS består av eiervalgte og ansattvalgte medlemmer. Konsernsjef i Avinor AS er styreleder. Styrets arbeid skjer i henhold til aksjeloven, representasjonsforskriften og prinsipper for god eierstyring, herunder habilitetshensyn og hensiktsmessig fullmaktstruktur.

I 2021 vedtok Avinors konsernledelse å iverksette en omorganisering i hele Avinor-konsernet, inkludert Avinor Flysikring. Etter flere år med et skille mellom morselskapet Avinor AS og datterselskapet Avinor Flysikring AS på grunn av innføring av konkurranse for tårntjenestene, ble det høsten 2021 vedtatt å styrke Avinormodellen. Avinor Flysikring AS skal imidlertid fortsatt være et eget aksjeselskap.

I lys av organisasjonsendringene ble det valgt ny sammensetning og vedtatt endring av Flysikringsstyrets rolle. Styret omgjøres til et internstyre med hovedfokus på økonomisk styring, HR-relaterte spørsmål og operasjonelle forhold.

TRAFIKKUTVIKLING

Antall kommersielle flybevegelser økte i 2021 med 9 % mot 2020. Internasjonal trafikk var enda svakere i 2021 enn i 2020 og gikk ned med ytterligere 7 %. Overflyvninger økte med 29 %, mens innlandstrafikken viste en oppgang på 11 % mot 2020. Tallene inkluderer utvikling i offshore helikopter-bevegelser som isolert sett gikk ned med 3,5 %.



Underveisinntekten baserer seg på antall service units og fastsatt underveisavgift. Service units beregnes som et produkt av faktorene distanse og vekt. Antall service units økte i 2021 mot 2020, med 18 %, men var fortsatt 41 % under 2019-nivå. Det er internasjonal trafikk til og fra norske lufthavner som har vært hardest rammet av restriksjoner. Innlandstrafikken har for 2021 totalt sett vært under 2019-nivå, men har i perioder vært på nivåer tilsvarende før pandemien, drevet i stor grad av sterk konkurranse på de mest trafikkerte rutene. Volumet fra overflyvninger har blitt gradvis høyere utover året, men stor variasjon i hvilken grad de ulike rutene har vært påvirket av pandemien. Noen av de mest inntektsgivende rutene har hatt liten nedgang, mens noen har hatt marginalt trafikkvolum gjennom pandemien. Totalt sett har volumet økt måned for måned, og i desember var avviket mot 2019 nede på -14 %.

FLYSIKKERHET OG HMS

Fokusområder innen flysikring

Sikkerhetsnivåer er etablert og reaktive data er koblet mot proaktive data. Data fra proaktive og reaktive flysikkerhetsaktiviteter gir sammen et forbedret risikobilde og en mer helhetlig tilnærming til risikohåndtering. Den dynamiske Dashboard funksjonen basert på tilgjengelige sikkerhetsdata, er modnet og tatt i bruk på alle nivåer i organisasjonen for å overvåke sikkerhetsbildet.

I Avinor Flysikring har det i 2021 særlig vært fokus på å holde et akseptabelt sikkerhetsnivå gjennom pandemien. Videre har det vært særskilt fokus på endringer med utspring i pandemien, samt de internasjonale trendene på underskridelse av atskillelsesminima, rullebaneinntrengning og problemstillinger knyttet til bruk av droner. Avinor Flysikring anser at vi har en solid rapporteringskultur over tid. Antall luftfartshendelsesrapporter (per trafikkbevegelse) og Avinor Flysikring sitt bidrag har vært stabilt gjennom 2021 til tross for spesielle forhold med Covid-19.

Underskridelser av atskillelsesminima

Avinor Flysikring AS har spesielt fokus på risiko for underskridelse av atskillelsesminima. Det vil si at flyene kommer nærmere hverandre enn fastsatt minimumsavstand. Vi har ikke hatt noen alvorlige luftfartshendelser i 2021 og underskridelser er nesten uten unntak marginale underskridelser, der flygeleder kan gripe inn umiddelbart. Risikopotensialet ved ikke oppdagede eller sent oppdagede luftfartshendelser av denne typen er allikevel stort, og det er viktig å monitorere denne trenden.

Droner

Uautorisert droneflyging utgjør en potensiell risiko for ulykker og alvorlige hendelser. Avinor Flysikring legger mye arbeid og ressurser i å minimere denne risikoen, blant annet ved bevisstgjøring, kompetansebygging, relevante regler og prosedyrer, samt tett samarbeid med brukermiljø, myndigheter og andre tjenesteytere. I tillegg har Avinor i løpet av 2021 startet et prosjekt med mål om å implementere verktøy for dronedeteksjon.



Ulykker og alvorlige luftfartshendelser

Det var i 2021 ingen luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelse i norsk luftfart der Avinor Flysikring medvirket til årsaken.

Sikkerhet

Trusselbildet innen luftfart gjør at innside-trusselen og etterretningstrusselen mot kritisk infrastruktur er gitt spesiell oppmerksomhet. Bevisstgjøring er gjennomført ved hjelp av digitale kurs. Pandemien har bragt med seg sin egen utfordring med langt større bruk av digitale plattformer for kommunikasjon og utveksling av informasjon, samt åpnet for varianter av phishing med utgangspunkt i at de fleste forventer mer interaksjon digitalt og mer kommunikasjon relatert til pandemien.

SAMFUNNSANSVAR, SAMFUNNSOPPDRAG OG SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Samfunnsoppdraget og Avinor Flysikrings formål er å drive flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte og sikre god tilgjengelighet for alle luftromsbrukere.

Eier kan i tillegg til samfunnsoppdraget, pålegge Avinor Flysikring å utføre visse samfunnspålagte oppgaver på vegne av nasjonalstaten.

Riksrevisjonen har pålagt Avinor AS og Avinor Flysikring AS å utarbeide oversikt over kostnader for samfunnspålagte oppgaver som oppdateres og foreligger Samferdselsdepartementet jevnlig. Avinor AS/Avinor Flysikring AS leverte i desember 2021 en oppdatert rapport til Samferdselsdepartementet om samfunnspålagte oppgaver og tilhørende kostnader.

Avinor og Avinor Flysikring AS får løpende i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å redegjøre for sin økonomiske situasjon og om det er samfunnspålagte oppgaver som selskapet kan slutte å utføre eller nedskalere. I den forbindelse har selskapet gitt nye vurderinger av samfunnsoppdraget og de samfunnspålagte oppgavene. Den foreløpige vurderingen er at det er hensiktsmessig at Avinor Flysikring AS opprettholder sitt eksisterende samfunnsansvar og samfunnspålagte oppgaver forutsatt at det foreligger tilstrekkelig betalingshjemmel for kostnadene knyttet til ansvaret.

Avinor Flysikring AS har mål om å være en ansvarlig aktør som bidrar til å redusere klimagassutslipp og en ansvarlig arbeidsgiver som gir like muligheter til alle, uansett kjønn, etnisk bakgrunn, religion, funksjonshemming eller seksuell legning.

Klima og miljø

Avinor Flysikring AS har som mål å være en bidragsyter til å redusere negative miljøeffekter av lufttrafikken.

Avinor Flysikring AS gjennomfører flere prosjekter med hensikt å optimalisere norsk luftrom for økt sikkerhet, sikre fremtidig kapasitet, standardisere og effektivisere tjenesteleveransen og redusere negativ miljøpåvirkning.



I 2021 ble Avinor Flysikring AS miljøsertifisert i henhold til ISO 14001. Dette innebærer en forpliktelse til systematisk og kontinuerlig forbedring av miljøarbeidet. Flysikringsorganisasjonen vil også være en pådriver av implementering av konsernets nye og forsterkede strategiske Bærekraftsatsing.

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av 2021 var det 928 ansatte i Avinor Flysikring AS. Gjennomsnittlig antall årsverk var 906 fordelt på 891 faste årsverk, 3 midlertidige årsverk. I tillegg til dette er det 11 flygelederelever. Dette er en nedgang i faste årsverk fra 2020 på ca. 3 %.

Ved utgangen av 2021 var det ingen ansatte i FS som var helt eller delvis permittert.

Sykefraværet i Avinor Flysikring AS var 4,5 % i 2021, en økning fra 4% i 2020. Langtidsfraværet over 8 uker utgjorde 1,9 %. Selskapets mål for sykefravær er på 4 % eller lavere.

Selskapet gjennomførte medarbeiderundersøkelse høsten 2021, med en svarprosent på 81 %.

Samarbeidet mellom selskapets ledelse og tillitsvalgte vurderes som konstruktivt og godt.

INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD

Avinor, herunder Avinor Flysikring AS, arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre diskriminering. I tillegg jobber vi for å hindre mobbing, trakassering, kjønnsbasert vold og seksuell trakassering med spesielt fokus på holdningsskapende arbeid. Alle ansatte skal ha like muligheter i konsernet og det er nulltoleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere.

Konsernstyret i Avinor vedtok i 2021 overordnede prinsipper for mangfold og likestilling og hindring av diskriminering, som er offentliggjort på www.avinor.no. Det legges vekt på at alle ansatte skal ha like muligheter i selskapet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne og etnisk eller kulturell bakgrunn.

Kjønnsbalanse

Av de 928 ansatte ved utgangen av 2021, var det 223 kvinner og 685 menn.

	Kvinner	Menn
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	23,4 %	76,6 %
Andel K/M i midlertidig stilling	0,0 %	0,4 %
Andel K/M i deltid	0,5 %	1,3 %
Andel K/M som har tatt ut foreldrepermisjon*	33,6 %	66,4 %
Lønnskartlegging (minst hvert annet år)		
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltid (minst hvert annet år)		



Tabellen over viser fordelingen av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- eller deltidsstilling. Tallene inkluderer flygelederelever. Avinor Flysikring hadde ved årsskiftet 4 midlertidige stillinger, hvorav alle menn, som da utgjorde 0,4 % av totale ansatte. Det var 17 ansatte i deltidsstilling i 2021, hvorav 5 var kvinner og 12 var menn, hhv. 0,5 % og 1,3 % av totale populasjonen. Det er ikke registrert tilfeller av ufrivillig deltid i Flysikring i 2021.

Andel K/M* som har tatt ut foreldrepermisjon må ses i lys av kjønnsbalansen i selskapet. Kvinner tar ut forholdsmessig mer av permisjonstiden per barn. Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Avinor Flysikring AS viser at kvinner i snitt tar ut 19,5 uker, mens menn i snitt tar ut 8 uker.

I toppledelsen i Avinor Flysikring AS var kvinneandelen 17 % ved utgangen av 2021.

Kartlegging av lønn

Avinor Flysikring AS skal gi kvinner og menn lik lønn for likt arbeid og arbeid av lik verdi. Det skal være åpenhet rundt kriterier for lønnsregulering. Hoveddelen av de ansatte i Avinor Flysikring AS er omfattet av tariffavtaler og dermed er lønnsnivået i selskapet fordelt likt mellom kjønn. Ledelse og andre grupper har imidlertid individuelt fastsatt lønn. Det vil ses nærmere på evt. lønnsforskjeller mellom yrkesgrupper, og årsaken til dette.

Avinor har kartlagt lønnsforskjeller mellom kvinner og menn på selskaps- og konsernnivå. Viser her til omtale i Avinor-konsernets årsrapport. Tabell for kartleggingen av lønn i Avinor Flysikring AS er nedenfor. Ved kartleggingen er de ansatte i Flysikring delt inn i 11 grupper. Stillingsnivåene er utledet basert på ansvar, belastning og kompleksitet. Stillingskategoriene er utledet i samråd med tillitsvalgte i selskapet.

Stillings-nivå	Fast lønn og faste tillegg			Sum all lønn og godtgjørelser		
	Beløp			Beløp		
	Kvinner	Menn	Alle	Kvinner	Menn	Alle
Total Alle	94 %	102 %	100 %	92 %	102 %	100 %
Nivå 2		100 %	100 %	0 %	100 %	100 %
Nivå 3	89 %	103 %	100 %	89 %	103 %	100 %
Nivå 4	103 %	99 %	100 %	101 %	100 %	100 %
Nivå 5	102 %	100 %	100 %	96 %	101 %	100 %
Nivå 6	89 %	105 %	100 %	85 %	107 %	100 %
Nivå 7	102 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Nivå 8	102 %	100 %	100 %	99 %	100 %	100 %
Nivå 9						
Nivå 10	100 %	100 %	100 %	99 %	101 %	100 %
Nivå 11	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell – lønnskartlegging Avinor Flysikring AS

Aktiviteter i 2021

Selskapet er i 2021, som en del av Avinor-konsernet, i prosess med å gjøre arbeidet med mangfold og likestilling, og hindring av diskriminering mer strukturert og formålsrettet. En del av aktivitetene som i 2021 har blitt etablert er fremhevet nedenfor.



Involvering og samarbeid

Det er i 2021, med en partssammensatt arbeidsgruppe bestående av ledere, HR-personell og tillitsvalgte i selskapet gjennomført et arbeid med å identifisere risikoer for diskriminering eller andre hindre for likestilling og mangfold, og parallelt med dette kartlegging av mulige årsaker til de identifiserte risikoer. En identifisert risiko som trekkes frem er for eksempel i rekruttering til selskapet. En identifisert årsak til dette er kjønnsforskjeller i det er færre kvinner enn menn som tar utdanning til de yrkene som det rekrutteres til. Det er gjort en full gjennomgang av alle rekrutteringer i Avinor Flysikring AS 2021 for å identifisere evt. tilfeller av indikatorer for diskriminering basert på kjønn i forbindelse med rekrutteringene, men det er ikke funnet noen resultater som tilsier at dette har forekommet. Dette forminsker imidlertid ikke fremdeles søkelys på dette i rekrutteringsarbeidet fremover. Rekruttering av kvinner og oppfølging av kvinnelige kandidater er høyt prioritert. En annen identifisert risiko som er tydelig i selskapet, og som i årsak henger sammen med årsakene i rekruttering, er skjev kjønnsbalanse i de ulike yrkesgruppene i selskapet, som påvirker lønnsnivået mellom kvinner og menn.

Rekruttering av nye flygelederelever i 2021, ble en videreføring av opptaket som startet i 2020, og som måtte sette på pause pga. pandemien. Avinor Flysikring la vekt på å nå ut til både kvinner og menn for å oppnå en god kjønnsbalanse i søknadsmassen til flygelederutdanningen. Av 643 søkere i 2020 var 39,5 % av disse kvinner, og i opptaket på 20 elever (2021) var 20 % kvinner.

I tillegg til at det i konsernstyret er vedtatt en egen formålsrettet policy for å forhindre diskriminering, og fremme likestilling og mangfold, som nevnt i innledningen, så er det iverksatt en rekke tiltak for synliggjøring av nivå på og faktisk tilstand for mangfold og likestilling. Det er etablert lederoppfølging og rapporteringsansvar av de identifiserte risikoene. Avinor Flysikring AS har systematiserte prestasjonssamtaler som sikrer en nøytral lønns- og karriereutvikling. Det er startet opp et arbeidsmiljøprosjekt «mitt medarbeiderskap» med fokus på inkludering og felleskap. Videre har Avinor Flysikring AS vektlagt mangfold ifb. utlysning av studier finansiert av selskapet. Det er iverksatt et mentorprogram i regi av Avinor konsern hvor Flysikring har hatt kandidater med. Her har mangfold vært et viktig moment i tildelingen av studieplasser.

Bevisstgjøring

I 2021 ble både kvinnedagen og Pride markert digitalt. Det var viktig å markere konsernets holdninger selv om muligheten for markering var sterkt begrenset. Pride ble markert for første gang i 2021. I forbindelse med kvinnedagen streamet konsernsjef og Stine Westbye, direktør for Oslo Lufthavn, en samtale om Avinors arbeid for likestilling til alle ansatte i konsernet. Tiltakene bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte. Avinor deltar i She-index, en rangering av virksomheters arbeid med likestilling.



FREMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Forventet økonomisk utvikling

Krigen i Ukraina

Krigsutbruddet i Ukraina i februar 2022 har fått uforutsette og betydelige negative konsekvenser for europeisk luftfart. Bl.a. har europeisk luftrom blitt stengt for russiske og hviterussiske fly, og deler av luftrommet i enkelte land er omgjort til militære soner. I tillegg er det opprettet egne områder for nødhjelps- og flyktninge-korridorer. Russland har tilsvarende forbudt overflyvninger fra europeiske land over russisk territorium, noe som innebærer store omveier for eur-asiatiske flyvninger. Sikkerhetssituasjonen for europeisk luftfart er forverret pga. krigen, og det forventes en større andel cyber-angrep mot europeisk luftfart i tiden fremover. Det er også knyttet bekymring og usikkerhet til hva økte oljepriser og inflasjon vil få av negative konsekvenser og flyselskapers fremtidige ruteplanlegging basert på mindre etterspørsel.

Covid-19 pandemi

De økonomiske konsekvensene av Covid-19 pandemien i luftfarten er betydelige. Som en følge av redusert etterspørsel etter nasjonale og internasjonale flyreiser, har flyselskapene redusert ruteproduksjonen og iverksatt permitteringer. Den reduserte flytrafikken medførte at Avinor Flysikring fikk vesentlig lavere underveisinntekter enn budsjettert for 2020. Flysikringsavgiftene er ikke omfattet av suspensjoner, men Norge som medlemsstat i Eurocontrol, godkjente betalingsutsettelse for underveisavgifter for perioden februar til mai 2020, som ga negativ effekt på selskapets likviditet i 2020. Avinor Flysikring forventer at trafikken er tilbake på 2019 nivå i 2024.

På sikkerhetssiden er hovedfokus tilbakeføring til normal drift og evt. sikkerhetsutfordringer knyttet til endringer i operative driftskonsepter pga. økt trafikk etter pandemien.

Covid-19 pandemien har vist at det eksisterende finansieringssystemet for luftfartsbransjen gjennom ytelseskravene i Single European Sky-regelverket ikke er velegnet. Det er igangsatt et arbeid for å vurdere alternativer som sikrer et mer robust og forutsigbart finansieringssystem.

Coronapandemien påvirker fremdriften for alle utviklingsprosjekter i Europa, inkl. Flysikringsprosjekt for fremtidig ATM-system (FAS). Fokuset fremover vil være på tiltak som gir effektive løsninger på tvers av det europeiske nettverket.

Usikkerheten i rentemarkedet som en følge av utbruddet påvirket utviklingen i forutsetninger som ligger til grunn for selskapets pensjonsforpliktelse og egenkapital. Dette ga et negativt estimatavvik i 2020.

Som en følge av økte risikoforhold av Covid-19 og effekter på selskapets inntjening og likviditet, og rentemarkedet med hensyn til pensjonsforpliktelser, har mottatt konsernbidrag av Avinor AS. Avinor Flysikring forventer positive resultater fra drift i 2022.

Styret mener basert på det ovennevnte at det er grunnlag for fortsatt drift. Administrasjonen og styret vil følge nøye med på selskapets inntjenings- og kostnadsutvikling i tiden fremover, for å sikre forsvarlig egenkapital og likviditet, og for å kunne iverksette ytterligere tiltak ved behov.



Rammebetingelser underveistjenesten – nytt utpekingsvedtak og Ytelsesplan RP3

Avinor Flysikring er utpekt leverandør av underveistjenesten frem til utløpet av 2024. For bl.a. å sikre forutsigbarhet for sine ATM-investeringer for fremtiden, vil selskapet starte innledende diskusjoner med Samferdselsdepartementet høsten 2022 om nærmere innhold og vilkår i nytt utpekingsvedtak for underveistjenesten etter 2024. Rammebetingelsene for underveistjenesten i form av ny ytelsesplan for referanseperiode 3 (RP3) setter krav til leveranser for underveistjenesten i årene 2020-2024. EU-kommisjonen vedtok å revidere regelverk, ytelseskrav og ytelsesplaner for RP3 som følge av Covid-19 pandemien. Revidert ytelsesplan for RP3, som hensyntar endring i trafikk- og kostnadsnivå som følge av pandemien, ble signert av norske myndigheter i november 2021. Revidert ytelsesplan ble godkjent i april 2022.

I den nasjonale reviderte RP3-prosessen ble det fattet to vedtak med stor betydning for avgiftsnivå for årene framover:

- Politisk vedtak om frys i luftfartsavgiftene fra 2021 til 2022, som også omfattet underveisavgiften. Konsekvensen av vedtaket er at den norske underveisavgiften i 2022 ikke er kostnadsdekkende.
- I de nye tilpasningene i ytelses- og avgiftsforordningen ble det gitt anledning for flysikringstjenesteyterne til å hente inn underdekningen fra bortfallet av underveistraffikken i 2020 og 2021 gjennom økt underveisavgift i senere år. I den norske reviderte ytelsesplanen er det lagt til grunn at Norge ikke benytter seg av denne muligheten, slik at avgiftene i årene framover, f.o.m. 2023 følger de normale mekanismene i ytelses- og avgiftsforordningen.

Ovennevnte vedtak er tatt høyde for i selskapets nedskrivningsvurdering, se note 11 og omtale tidligere.

Økte miljøkrav

EU har klimautfordringer høyt på dagsorden og har tydelige utslippskrav til luftfartssektoren. Kommisjonen ønsker å innføre juridisk bindende miljøkrav til europeisk luftfart innen 2050 gjennom regelverksendringene i SES2+. Avinor Flysikrings interesseorganisasjon, CANSO, og andre aktører i luftfartsbransjen har utarbeidet rapporten «Destination 2050 - a Route to Net Zero European Aviation» for å ivareta de forventede europeiske miljøkravene innen 2050 som samtidig sikrer bransjens konkurransedyktighet. En felles forpliktende EU-miljøpakt, den såkalte *Toulouse Declaration*, som skal forene regulerende myndigheter og luftfartsindustrien om et felles 0-utslippsmål for CO₂, ble vedtatt 4.februar 2022 og vil legge ytterligere press på luftfartsbransjen.

Konkurranse

De neste årene forventes det ingen konkurranseutsetting av tårn- og teknologitjenester innenfor lufttrafikk-tjenesten. Det arbeides for tiden med en alternativ inntektsmodell for selskapet, bl.a. ved inntekter fra eksterne kunder og konserninterne inntekter med morselskapet. I tillegg er det utarbeidet utkast til interne tjenesteavtaler for AFIS-tjenesten.



Pensjon

Selskapets pensjonsordning forventes over tid å gi mer stabile pensjonskostnader. Avinor Flysikring AS har fremdeles reguleringsansvaret for de som er gjenværende i den gamle ordningen, og for opparbeidede, såkalt «oppsatte», rettigheter til de som er gått over i ny innskuddspensjonsordning. Dette betyr at selskapets balanse og egenkapital fremdeles er sensitiv for endringer i pensjonsforutsetningene.

Endringer i grunnlag for regulering av alderspensjon for 2022 og fremover, ble behandlet og vedtatt i Stortinget i mars 2022. Alderspensjon for 2022 og fremover skal reguleres med et gjennomsnitt av pris- og lønnsveksten i samfunnet, se note 22. Endringene ble sanksjonert av Kongen i statsråd 1. april 2022, og er følgelig gjort gjeldende først fra andre kvartal 2022. Selskapet er i prosess med å innhente beregninger for hvilke effekter dette vil få for selskapets pensjonsforpliktelser, resultat- og balansemessig, sammenholdt med effekten av en forventet økning i OMF-renten.

Nye regulatoriske krav i Europa

Utgangspunktet i dag er at nasjonalstaten har råderett over den enkelte stats luftrom og bestemmer kjørereglene over det konvensjonelle luftrommet innenfor den enkelte stats grenser. EU vurderer som tiltak å overføre myndighet fra nasjonalstaten til felles nettverkssentriske organer for å løse eksisterende kapasitetsutfordringer og hindre unødig fragmentering. Forslagene kan på sikt få konsekvenser for Avinor Flysikring både regulatorisk og forretningsmessig. Det må påregnes at flyselskapene som følge av Covid-19 pandemien vil ha mer fokus på effektivitet og kostnadskontroll hos de europeiske flysikringsaktørene de neste årene, foran kapasitet. Det er usikkert hvilke konsekvenser Ukraina-krisen vil få for de regulatoriske kravene fremover.

Teknologiutvikling

Avinor Flysikring AS er i en fase med stor teknologisk fornying, med flere store prosjekter som blant annet fjernstyrte tårn, nytt Air Traffic Management-system og overvåking av luftrommet, både som følge av myndighetspålagte krav og strategiske initiativer. Prosjektene vil føre til store investeringskostnader fremover. Det legges vekt på å sikre gode og effektive prosesser internt, god kostnadskontroll i drift og i prosjektene, samt å ivareta forventninger fra eier og kunder. Styret har derfor en tett oppfølging av selskapets inntjening, driftskostnader, finansiering og regulatoriske rammer og krav. Pga. krig i Europa og økt digitalisering vil samfunnet kreve at selskapet håndterer økt sårbarhet, og det må legges til rette for tett samarbeid med security-kompetansen i selskapet.

Forsvarets interesser og nasjonale sikkerhetsinteresser

Forsvarets interesser og nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover. Dette er særlig aktualisert ved krigsutbruddet i Ukraina, men også gjennom EUs regelverksutvikling i SES2+ med økt digitalisering, datadeling og mer sentralisert kontroll av luftrommet. Forsvaret har gitt uttrykk for at leveransen av flysikringstjenester dekker behov i fredstid, men i mindre grad i krise og krig. Forsvaret har signalisert at det må legges til rette for militære krav i eksisterende luftromsforvaltning, samt vedtas en beredskapsforskrift for å regulere forholdene. Alternative samhandlingsmodeller mellom Forsvaret og Avinor Flysikring AS vil også bli vurdert.



Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for god innsats i Avinor Flysikring AS.

Oslo, 20. mai 2022

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn

Caroline Rostrup
Brandshaug

Sverre Ivar Elsbak

Mari Cybelle Hermansen

Hilde Vedum

Espen Danielsen

Jan-Gunnar Pedersen
Administrerende direktør



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
C09EA99605E2479C86FF6093375586C6

Avinor Flysikring AS
Resultatregnskap

Beløp i MNOK	Note	2021	2020
<i>Driftsinntekter:</i>			
Underveistjenester		847,4	687,2
Tårntjenester		447,9	476,2
Teknologitjenester		229,0	257,2
Andre driftsinntekter		51,2	39,3
Sum driftsinntekter	4	1 575,5	1 459,9
<i>Driftskostnader:</i>			
Varekostnader		31,6	28,5
Lønn og andre personalkostnader	5	1 375,2	1 294,4
Av- og nedskrivninger	10, 11	138,9	139,4
Andre driftskostnader	7	402,1	409,1
Sum driftskostnader før verdiendring og andre tap/gevinst, netto		1 947,8	1 871,4
Driftsresultat		-372,3	-411,5
<i>Finansinntekter- og kostnader:</i>			
Renteinntekter	8	4,3	3,9
Andre finansinntekter	8	0,4	0,5
Rentekostnader	8	6,2	14,6
Andre finanskostnader	8	17,1	-8,2
Finansresultat		-18,6	-2,0
Resultat før skattekostnad		-390,9	-413,5
Skattekostnad	9	-85,8	-90,8
Årsresultat		-305,1	-322,7
Årets utvidede resultat			
<i>Poster som ikke reverseres i resultatet i senere perioder:</i>			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	17, 18	-601,2	-589,7
Skatteeffekt		132,3	129,7
Sum utvidet resultat etter skatt		-468,9	-459,9
Årets totalresultat		-774,0	-782,7
Tilordnet:			
Aksjonær		-774,0	-782,7



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

Avinor Flysikring AS
Balanse

Beløp i MNOK	Note	31.12.2021	31.12.2020
EIENDELER			
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler:</i>			
Utsatt skattefordel	9	782,5	632,2
Andre immaterielle eiendeler	11	79,6	72,7
Sum immaterielle eiendeler		862,1	705,0
<i>Varige driftsmidler:</i>			
Varige driftsmidler	11	768,7	700,9
Anlegg under utførelse	11	1 355,1	1 171,0
Bruksretteieendeler	10	252,1	277,3
Sum varige driftsmidler		2 375,9	2 149,2
<i>Finansielle anleggsmidler:</i>			
Investeringer i datterselskap	21	1,2	1,3
Sum finansielle anleggsmidler		1,2	1,3
Sum anleggsmidler		3 239,2	2 855,5
Omløpsmidler			
Kontraktseiendeler		5,7	3,4
Fordringer	14	1 768,8	1 515,5
Derivater	13	1,6	0,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	15	0,0	0,0
Sum omløpsmidler		1 776,1	1 518,8
Sum eiendeler		5 015,3	4 374,3



This file is sealed with a digital signature.
 The seal is a guarantee for the authenticity
 of the document.

Document ID:
 75491B84BB704F899082E1681A25914E

Beløp i MNOK	Note	31.12.2021	31.12.2020
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital:</i>			
Selskapskapital	16,17	365,4	365,4
Overkurs	17	599,6	599,6
Annen innskutt egenkapital	17	991,0	452,2
Sum innskutt egenkapital		1 956,0	1 417,2
<i>Opptjent egenkapital:</i>			
Annen egenkapital ikke resultatført	17	-1 368,1	-899,2
Annen egenkapital	17	-198,2	106,8
Sum opptjent egenkapital		-1 566,3	-792,4
Sum egenkapital		389,6	624,8
Gjeld og forpliktelser			
<i>Avsetning for forpliktelse:</i>			
Pensjonsforpliktelser	18	3 232,5	2 554,5
Annen forpliktelse	19	0,3	0,9
Sum forpliktelser		3 232,7	2 555,3
<i>Langsiktig gjeld:</i>			
Leieforpliktelser	10	233,0	253,9
Sum annen langsiktig gjeld		233,0	253,9
<i>Kortsiktig gjeld:</i>			
Leverandørgjeld		73,3	48,0
Betalbar skatt	9	0,0	0,0
Skyldige offentlige avgifter		125,3	106,8
Derivater	13	1,3	0,0
Leieforpliktelser	10	32,0	31,0
Annen kortsiktig gjeld	19, 20	928,0	754,5
Sum kortsiktig gjeld		1 159,9	940,3
Sum gjeld		4 625,7	3 749,5
Sum egenkapital og gjeld		5 015,3	4 374,3

I Styret for Avinor Flysikring AS, Oslo 20. mai 2022

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn

Mari Hermansen

Hilde Vedum

Sverre Ivar Elsbak

Espen Danielsen

Caroline Rostrup Brandshaug

Jan Gunnar Pedersen
Administrerende Direktør



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

Avinor Flysikring AS
Kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	Note	2021	2020
Kontantstrømmer fra driften			
Kontantstrømmer fra driften*		387,1	-278,9
Mottatte renter		1,6	1,7
Betalte skatter		8,1	-44,6
Netto kontantstrøm fra driften		396,8	-321,7
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Investering i varige driftsmidler		-416,2	-475,4
Konserninterne renter		1,6	-6,4
Konserninterne investeringer		0,1	-0,2
Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse		48,7	235,7
Konsernintern nedbetaling av gjeld		0,0	0,0
Endring i andre investeringer		0,4	0,4
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-365,4	-246,0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Opptak av gjeld (konvertert til egenkapital i desember 2020)		0,0	600,0
Betaling av leieforpliktelser etter IFRS 16		-23,4	-23,1
Betaling av renter etter IFRS 16		-8,2	-8,9
Betalte renter		0,2	-0,2
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-31,4	567,8
Endring i kontanter, bankinnskudd og lignende		0,0	0,0
Kontanter, bankinnskudd og lignende 1.1		0,0	0,0
Kontanter, bankinnskudd og lignende 31.12		0,0	0,0

*Kontantstrøm fra driften		2021	2020
Resultat før skatt		-390,9	-413,5
Ordinære avskrivninger	10	138,9	139,4
Tap/gevinst anleggsmidler		15,4	-0,9
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	6	-0,1	3,8
Netto finanskostnader		18,6	2,0
Valuta gevinst/tap på driftsaktiviteter		-14,9	10,7
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-27,5	-125,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger		76,8	28,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		89,2	-38,2
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		481,3	115,2
Kontantstrøm fra driften		387,1	-278,9



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

1. Generell informasjon

Avinor Flysikring AS er et aksjeselskap registrert i Norge. Selskapets hovedkontor er lokalisert i Oslo, Dronning Eufemias gate 6, 0191 OSLO, Norge.

2. Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er avlagt i henhold til regnskapsloven § 3-9 og Forskrift om forenklet IFRS fastsatt av Finansdepartementet 2014. Dette innebærer i hovedsak at innregning og måling følger internasjonale regnskapsstandarder (IFRS) og presentasjon og noteopplysninger er i henhold til norsk regnskapslov og god regnskapskikk. Årsregnskapet er vedtatt av selskapets styre 20.05.2022

Regnskapet for Flysikring AS er omfattet i konsernregnskapet til Avinor AS (mor) - org.nr.985 198 292.

Etter reglene i regnskapsloven §3-7 "Unntak for konsernregnskapsplikt for morselskap i underkonsern" utarbeides det ikke konsernregnskap.

Det henvises følgelig til Avinor sitt konsernregnskap som finnes på selskapets hjemmesider: avinor.no

2.1. Forenklet IFRS

Selskapet har anvendt følgende forenklinger fra innregnings- og vurderingsreglene i IFRS:

IFRS 1 nr 7 om videreføring av anskaffelseskost på investeringer i datterselskap, tilknyttede selskap og felles kontrollert virksomhet IAS 10 nr 12 og 13 fravikes slik at utbytte og konsernbidrag regnskapsføres i samsvare med regnskapslovens bestemmelser IAS 28 og IAS 31 fravikes slik at kostmetoden er benyttet for investeringer i tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet

2.2. Grunnlag for utarbeidelse av årsregnskapet

Selskapsregnskapet legger til grunn prinsippene i et historisk kost regnskap, med unntak av finansielle instrumenter til virkelig verdi.

2.3. Segmentinformasjon

Selskapet er organisert som ett rapporterende segment.

2.4. Valuta

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

2.5. Bruk av estimater

Ved utarbeidelse av årsregnskapet har selskapets ledelse benyttet estimater basert på beste skjønn og forutsetninger som er vurdert å være realistiske. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke selskapets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat.

Selskapets mest vesentlige regnskapestimater/antagelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster:

Avskrivninger på varige driftsmidler
Netto pensjonsforpliktelse

2.6. Prinsipper for inntektsføring

Selskapets inntekter består hovedsakelig av flysikringsavgifter. Avgiftene inkluderer underveisavgifter, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, hvor underveisavgiften er den viktigste inntektskilden.

Underveisavgiften inntektsføres løpende per måned, basert på faktiske flyvninger. Mer-/mindre inntekt, som oppstår når avregnet inntekt divergerer fra periodens inntektsramme satt av Eurocontrol, balanseføres ikke. Denne mer-/mindre inntekten, kan kun gjøres opp gjennom regulering av fremtidige avgiftspriser, som innebærer en forutsetning om fremtidige flyvninger og er følgelig ikke kvalifisert som en balansepost iht. IFRS.

Inntekt fra kontrakter med kunder

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

Selskapet anskaffer utstyr og reservedeler i tilknytning til sine inntektsavtaler. Slike kontraktseiendeler balanseføres til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kontraktseiendeler kostnadsføres etter forbruk og salg.

Leieinntekter

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid.

Konsernbidrag som avgis til morselskapet regnskapsføres direkte mot annen egenkapital. Avgitt konsernbidrag regnskapsføres netto (etter skatt). Mottatt konsernbidrag fra mor regnskapsføres som innskutt annen egenkapital.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

2.7. Inntektsskatt

Skattekostnad består av betalbar skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt/skattefordel er beregnet på alle forskjeller mellom regnskapsmessig og skattemessig verdi på eiendeler og gjeld.

Utsatt skattefordel er regnskapsført når det er sannsynlig at selskapet vil ha tilstrekkelige skattemessige overskudd i senere perioder til å nyttiggjøre skattefordelen. Selskapet regnskapsfører tidligere ikke regnskapsført utsatt skattefordel i den grad det har blitt sannsynlig at selskapet kan benytte seg av den utsatte skattefordelen. Likeledes vil selskapet redusere utsatt skattefordel i den grad selskapet ikke lenger anser det som sannsynlig at det kan nyttiggjøre seg av den utsatte skattefordelen.

Utsatt skatt og utsatt skattefordel er målt basert på forventet fremtidig skattesats knyttet til postene hvor den midlertidige forskjellen har oppstått. Utsatt skatt og utsatt skattefordel føres opp til nominell verdi og er klassifisert som immaterielt eiendel (langiktig forpliktelse) i balansen.

Skattekostnaden består av betalbar skatt og utsatt skatt. Skatt blir resultatført, bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført direkte mot egenkapitalen. Hvis det er tilfellet, blir skatten også ført direkte mot egenkapitalen.

2.8. Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres første gang til anskaffelseskost. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmiddelet.

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

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

Tomter, boliger og anlegg under utførelse avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

Bygninger og fast eiendom	10-50 år
Veier, anlegg m.m.	5-50 år
Banesystem	15-50 år
Transportmidler	3-20 år
Andre anleggsmidler	5-15 år

Driftsmidlenes utnyttbare levetid revurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig. Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

2.9. Leieavtaler

Selskapet som leietaker:

Selskapet innregner en leieavtale som en bruksretteeiendel med en tilhørende leieforpliktelse fra det tidspunkt selskapet får rådighet over eiendelen. Hver leiebetaling fordeles mellom finanskostnad og forpliktelse. Finanskostnaden resultatføres over leieperioden etter en rente som medfører en konstant periodisk rente på gjenværende balanseført leieforpliktelse for hver periode. Bruksretteeiendeler avskrives over det korteste av kontraktsperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Bruksretteeiendeler og leieforpliktelser blir ved førstegangs innregning målt til virkelig verdi. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalinger i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik selskapets marginale lånerente. Bruksretteeiendeler måles til kost og tilsvarer beløpet ved første gangs innregning av leieforpliktelsene. Leiebetalinger for korttids leieavtaler og leieavtaler av mindre verdi kostnadsføres løpende. Selskapet har videre benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler.

Selskapet som utleier:

Operasjonelle leieavtaler:

Selskapet presenterer eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen. Leieinntekten inntektsføres lineært over leieperioden.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

2.10. Finansielle eiendeler

Selskapet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: 1. Til virkelig verdi over resultatet 2. lån og fordringer. Klassifiseringen avhenger av hensikten med eiendelen. Ledelsen klassifiserer finansielle eiendeler ved anskaffelse.

Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Finansielle eiendeler til virkelig verdi 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.

Lån og fordringer

Lån og fordringer er finansielle eiendeler som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle eiendelene omsettes ikke i et aktivt marked. De klassifiseres som omløpsmidler, med mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som anleggsmidler. Lån og fordringer klassifiseres som "kundeordringer og andre fordringer" i balansen.

På hver balansedag vurderer selskapet om det finnes objektive indikatorer som tyder på verdiforringelse av enkelte eiendeler eller grupper av finansielle eiendeler. Nedskrivning gjøres om en verdiforringelse antas å være vesentlig og ha varig karakter.

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 over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter.

Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi 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.

2.11. 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. Selskapet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som en sikring av en bestemt risiko knyttet til en balanseført eiendel, forpliktelse eller svært sannsynlig fremtidig transaksjon (kontantstrømsikring).

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.

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

Endringer i virkelig verdi på derivater som ikke kvalifiserer for sikringsbokføring resultatføres som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto" eller som "Finanskostnader" netto. Derivatene vurderes til virkelig verdi over resultat.

2.12. Finansielle forpliktelser

Selskapet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier:

1. Virkelig verdi over resultat
2. Andre finansielle forpliktelser

Klassifiseringen avhenger av hensikten med forpliktelsen. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultatet

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi 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.

Andre finansielle forpliktelser

Andre finansielle forpliktelser 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 de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

2.13. Derivater som ikke er sikringsinstrumenter

Finansielle derivater som ikke er regnskapsført som sikringsinstrumenter vurderes til virkelig verdi. Endringer i virkelig verdi resultatføres løpende

2.14. Kundeordringer

Kundeordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. For kundeordringer uten vesentlige finansieringskomponent benyttes en forenklet modell, hvor det avsettes for forventet tap over hele levetiden fra førstegangs balanseføring.

2.15. Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste verdi av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

2.16. Bankinnskudd, kontanter og lignende

Bankinnskudd og kontanter inkluderer kontanter i kasse og bankbeholdning. "Og lignende" er kortsiktig likvide investeringer som omgående kan konverteres til kontanter med et kjent beløp, og med maksimal løpetid på 3 måneder.

2.17. Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, samt poster som knytter seg til varekretslopet. Første års avdrag på langsiktig gjeld er klassifisert som kortsiktig gjeld. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi, og verdifallet ikke forventes å være forbigående. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke-finansielle eiendeler. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke - finansielle eiendeler.

2.18. Pensjoner

Det er to hovedordninger for pensjoner: ytelsespensjon og innskuddspensjon. Selskapet har både ytelsesbasert og innskuddsbasert pensjonsordning.

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 balansedatoen 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 ytelsen 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 regnskapsmessig tap eller gevinst blir regnskapsført over utvidet resultat i den perioden de oppstår. En endring av ytelsene som er henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet etter hvert som endringene gjennomføres.

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 faller bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom offentlig tjenestepensjon og regler for folketrygden er vedtatt og ble implementert i regnskapet for 2019.

Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon og regnskapsmessige effekter av dette kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

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.

2.19. Avsetning for forpliktelser

Selskapet regnskapsfører avsetninger for forpliktelser når det eksisterer en juridisk eller selvpålagt forpliktelse som følge av tidligere hendelser, det er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen vil komme til oppgjør ved en overføring av økonomiske ressurser, og forpliktelsens størrelse kan estimeres med tilstrekkelig grad av pålitelighet. Det avsettes ikke for fremtidige driftstap.

Avsetninger måles til nåverdien av forventede utbetalinger for å innfri forpliktelsen. Det benyttes en diskonteringsstørrelse før skatt som reflekterer nåværende markedssituasjon og risiko spesifikk for forpliktelsen. Økningen i forpliktelsen som følge av endret tidsverdi føres som finanskostnad.

2.20. Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

2.21. Konsernregnskap

Konsernspissen Avinor AS utarbeider konsernregnskap. Konsernregnskap kan innhentes fra Avinor AS sin nettside www.avinor.no

2.22. Kontantstrømpoppstilling

Kontantstrømpoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer. Konsernkontoordningen er klassifisert som konsernmellomværende i balansen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

3. Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (inkludert valutarisiko, virkelig verdi renterisiko, flytende rente risiko og pririsiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på å begrense volatiliteten i selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

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

Markedsrisiko

(i) Valutarisiko

Selskapet er eksponert for valutaværing knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Selskapet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Valutarisiko blir beregnet for hver utenlandsk valuta og tar hensyn til eiendeler og gjeld, ikke balanseførte forpliktelser og svært sannsynlige kjøp og salg i den aktuelle valutaen.

Selskapet har per 31.12.21 inngått 6 valutaterminkontrakter.

Omtrent halvparten av selskapets inntekter, fra undervestjenester, faktureres ut i euro. Unit rate er fastsatt i norske kroner, men omregnes til euro etter gjennomsnittskurs i den aktuelle måneden det faktureres for. Dette medfører at selskapet er eksponert for valutaværing i kursen som er benyttet i fakturering til den kursen som gjelder når Avinor Flysikring mottar innbetaling.

Kredittrisiko

Selskapet har i det vesentligste kredittrisiko knyttet til kundefordringer og andre kortsiktige fordringer.

Selskapet har retningslinjer for å påse at kreditt som regel kun gis til kunder som ikke har hatt vesentlige problemer med betaling tidligere. Nye kunder vurderes med hensyn til kredittverdighet.

Selskapet har ingen vesentlig kredittrisiko knyttet til en enkelt motpart eller flere motparter som kan sees på som en gruppe pga likheter i kredittrisikoen.

Selskapets kredittrisiko anses i en normalssituasjon som lav. Som følge av koronapandemien har denne risikoen vært økende i 2020 og 2021 og forventes også å være høyere enn normalnivåer de nærmeste årene.

Selskapet har ikke garantert for tredjeparters gjeld.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller. Selskapets strategi for å håndtere likviditetsrisiko er å ha tilstrekkelig med likvider til enhver tid for å kunne innfri sine finansielle forpliktelser ved forfall, både under normale og ekstraordinære omstendigheter, uten å risikere uakseptable tap.

Selskapet inngår i konsernkontosystemet til Avinor AS.

Andre noteopplysninger

Ingen finansielle eiendeler har blitt reklassifisert på en slik måte at verdsettelsesmetode har blitt endret fra amortisert kost til virkelig verdi eller motsatt.

Virkelig verdi av derivater som er utpekt som sikringsinstrumenter er regnskapsført som derivater under omløpsmidler/kortsiktig gjeld eller finansielle anleggsmidler/langsiktig gjeld avhengig av forfallstidspunktet til det tilhørende sikringsobjektet.

Selskapet har implementert endringene i IFRS 7 knyttet til finansielle instrumenter målt til virkelig verdi på balansedagen.

Endringene krever presentasjon av virkelig verdimålinger pr nivå med følgende nivåinndeling for måling av virkelig verdi:

* Notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse (nivå 1)

* Verdsettelse basert på andre observerbare faktorer enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen (nivå 2)

* Verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger (nivå 3)

Følgende tabell presenterer selskapets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 31. desember 2021:

<i>Avinor Flysikring AS pr. 31.12.2021</i>	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	0,0	1,6	0,0	1,6
Sum eiendeler	0,0	1,6	0,0	1,6
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	0,0	1,3	0,0	1,3
Sum forpliktelser	0,0	1,3	0,0	1,3
<i>Avinor Flysikring AS pr. 31.12.2020</i>	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum eiendeler	0,0	0,0	0,0	0,0
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum forpliktelser	0,0	0,0	0,0	0,0



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

4. Driftsinntekter

Av selskapets totale inntekter 2021 utgjør MNOK 588,2 (2020 MNOK 627,4) konserninterne inntekter.

5. Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte med mer

Beløp i MNOK

Lønnskostnad er for perioden 01.01-31.12

	2021	2020
Lønninger	965,0	904,2
Arbeidsgiveravgift	155,2	125,1
Pensjonskostnader	228,6	242,7
Andre ytelser	26,3	22,4
Sum lønnskostnader	1 375,2	1 294,3

Gjennomsnittlig antall årsverk

	2021	2020
	906	937

Ytelser til ledende personer:

	2021	2020
Lønn/honorar	2,4	2,3
Pensjonskostnader	0,5	0,5
Sum ytelser	2,9	2,7

Administrerende direktør har vært omfattet av selskapets kollektive pensjonsordning i Statens Pensjonskasse frem til 31.12.2018 og har innskuddsbasert alderspensjon fra 01.01.2019, og har i tillegg avtale om pensjonsdekning utover 12G. Ved oppsigelse er administrerende direktør berettiget til full lønn i oppsigelsestiden på 6 måneder.

Det foreligger ellers ingen forpliktelser til å gi daglig leder eller leder av 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 ytet lån eller stilt garantier til daglig leder, styreleder eller andre nærstående parter.

Det er i 2021 utbetalt MNOK 0,4 i styrehonorar (2020: MNOK 0,6), hvorav 0,1 av dette er til eksterne (2020: MNOK 0,3).

6. Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto

Beløp i MNOK

Selskapet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. Disse derivatene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring. Endringer i virkelig verdi på derivatene som ikke kvalifiserer for sikringsbokføring har tidligere blitt klassifisert linjen «Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto» i resultatregnskapet.

I forbindelse med årsavslutningen 2021 er det gjort en gjennomgang og endring i klassifiseringen av kostnader som tidligere har blitt presentert på resultatlinjen «Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto». Elementer som relaterer seg til kraftderivater er vurdert å være driftselementer og klassifisert som andre driftskostnader, mens realiserte og urealiserte valutaendringer er vurdert å være finanselementer, og presentert som valutagevinster og valutatap.

Sammenligningstall for 2020 er omarbeidet.

Tabellen nedenfor viser hvordan elementene er reklassifisert:

	2021	2020
Andre driftskostnader	0,3	-2,0
Finansinntekter	0,1	14,4
Finanskostnader	-14,8	-3,8
Sum - tidligere klassifisert som verdiendringer og andre tap/gevinster	-14,4	8,7

7. Driftskostnader

Beløp i MNOK

Spesifikasjon:	2021	2020
Leie og drift av lokaler	14,7	11,1
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	82,8	73,5
Innleide tjenester	25,5	23,9
Meteorologiske tjenester	57,5	41,6
Konsulentbistand	8,3	3,3
Øvrige driftskostnader	139,3	120,4
Tap på fordringer	-11,7	59,2
Konserninterne kostnader	85,8	76,2
Sum	402,1	409,1

Kostnadsførte honorar til revisor eks mva:

	2021	2020
Lovpålagt revisjon	0,5	0,8
Andre attestasjonstjenester	0,0	0,2
Sum revisjonshonorar	0,5	1,1

Leieavtaler:

Selskapet leier kontorlokaler av morselskapet (Avinor AS). Det er i 2021 kostnadsført MNOK 19,2.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:

75491B84BB704F899082E1681A25914E

8. Finansposter

Beløp i MNOK

Finansinntekter	2021	2020
Renteinntekter på konserninterne fordringer	1,6	1,4
Andre finansinntekter	3,1	3,0
Sum finansinntekter	4,7	4,4
Finanskostnader		
Konserninterne finanskostnader	6,2	14,5
Andre finanskostnader	17,2	-8,1
Sum finanskostnader	23,4	6,4
Netto finansinntekt/-kostnad	-18,7	-2,0

9. Skatt

Beløp i MNOK

Skattekostnad	2021	2020
Betalbar skatt	0,0	0,0
For mye/lite betalt tidligere år	-6,6	0,0
Skatteeffekt konsernbidrag	-61,2	
Endring i utsatt skatt	-18,0	-90,8
Sum skattekostnad	-85,8	-90,8
Avstemming av effektiv skattesats		
22% skatt av resultat før skatt	-86,0	-91,0
Effekt av for mye/lite betalt tidligere år	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,0	0,0
Permanente forskjeller (22%)	0,2	0,2
Skattekostnad	-85,8	-90,8
Effektiv skattesats	22,0	22,0

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt	01.01.2021	Resultat	Utvidet resultat	
			Utvidet resultat	31.12.2021
Fordringer	-14,6	4,8		-9,8
Anleggsmidler	27,5	-0,1		27,4
Bruksretteiendeler	61,0	-5,5		55,5
Leieforpliktelser	-62,7	4,4		-58,3
Avsetning etter god regnskapsskikk	-1,4	1,3		-0,1
Pensjoner	-562,0	-16,9	-132,3	-711,1
Gevinst- og tapskonto	-0,3	-1,5		-1,8
Finansielle instrumenter	0,0	0,1		0,1
Underskudd til fremføring	-79,8	-4,6		-84,4
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-632,2	-18,0	-132,3	-782,5
Herav balanseført utsatt skattefordel	-632,2			-782,5
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	0,0			0,0

	01.01.2020	Resultat	Utvidet resultat	
			Utvidet resultat	31.12.2020
Fordringer	-1,6	-13,0		-14,6
Anleggsmidler	27,0	0,5		27,5
Bruksretteiendeler - Ny 1.1.2019	52,6	8,4		61,0
Leieforpliktelser - Ny 1.1.2019	-53,8	-8,9		-62,7
Avsetning etter god regnskapsskikk	-10,4	9,0		-1,4
Pensjoner	-426,0	-6,3	-129,7	-562,0
Gevinst- og tapskonto	-0,4	0,1		-0,3
Finansielle instrumenter	0,9	-0,9		0,0
Underskudd til fremføring	0,0	-79,8		-79,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-411,7	-90,8	-129,7	-632,2
Herav balanseført utsatt skattefordel	-411,7			-632,2
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	0,0			0,0

Utsatt skattefordel	2021	2020
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-772,7	-609,7
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-9,8	-22,5
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-782,5	-632,2

Balanseført utsatt skattefordel er hovedsakelig knyttet til midlertidige skatteeffekter av pensjoner. Basert på selskapets forventninger om fremtidige positive skattepliktige resultater, samt at selskapet er i samme skattekonsern som Avinor, er kriterier for balanseføring av utsatt skattefordel vurdert å være tilstede.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

10. Leieavtaler

Beløp i NOK

Leieavtaler som balanseføres - bruksretteiendeler

	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Sum
Per 1. januar 2020			
Anskaffelseskost	7,9	261,0	268,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-0,3	-29,7	-30,0
Balansført verdi 01.01.	7,7	231,3	239,0
Regnskapsåret 2020			
Balansført verdi 01.01.	7,7	231,3	239,0
Tilgang	0,0	84,1	84,1
Avgang	0,0	-15,8	-15,8
Årets avskrivninger	-0,5	-29,4	-29,9
Balansført verdi 31.12.	7,2	270,1	277,3
Per 31. desember 2020			
Anskaffelseskost	7,9	329,3	337,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-0,7	-59,1	-59,9
Balansført verdi 31.12.	7,2	270,1	277,3
Regnskapsåret 2021			
Balansført verdi 01.01.	7,2	270,1	277,3
Tilgang	0,2	8,9	9,1
Avgang	-5,3	0,0	-5,3
Årets avskrivninger	-0,4	-28,6	-29,0
Balansført verdi 31.12.	1,7	250,4	252,1
Per 31. desember 2021			
Anskaffelseskost	2,9	338,1	341,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,1	-87,7	-88,8
Balansført verdi 31.12.	1,7	250,4	252,1
Avskrivningsperiode (år)	2-9	1-20	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	

MNOK 189,0 av balanseførte bruksretteiendeler pr 31. desember 2021 (MNOK 209,9 per 31. desember 2020) knytter seg til konserninterne leieavtaler, i hovedsak mot morselskapet Avinor AS.

Bruksretteiendeler presenteres på egen linje i balanseoppstillingen. Avskrivninger av bruksretteiendeler presenteres på linjen for av- og nedskrivninger i resultatregnskapet.

Leieavtaler som balanseføres - leieforpliktelser

Periodens endringer i leieforpliktelser	2021	2020
Forpliktelse 01.01.	284,9	244,6
Tilgang av leieforpliktelser	8,9	79,6
Avgang av leieforpliktelser	-5,5	-16,2
Betaling av hovedstol	-23,4	-23,1
Betaling av renter	-8,2	-8,9
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	8,2	8,9
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0
Balansført verdi 31.12.	265,0	284,9
Kortsiktige leieforpliktelser	32,0	31,0
Langsiktige leieforpliktelser	233,0	253,9
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-31,6	-32,0

MNOK 197,6 av balanseførte leieforpliktelser pr 31. desember 2021 (MNOK 214,2 per 31. desember 2020) knytter seg til konserninterne leieavtaler, i hovedsak mot morselskapet Avinor AS.

Nye leieavtaler innregnes med en diskonteringsrente tilsvarende Avinor-konsernet sin marginale lånerente på etableringstidspunkt for leieavtalen. Den marginale lånerenten per 31. desember 2021 er beregnet til 2,70 prosent (2020: 2,67 prosent).

Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser presenteres på linjen for finanskostnader i resultatregnskapet. I kontantstrømoppstillingen presenteres betaling av hovedstol på linjen for nedbetaling av gjeld mens rentekostnad tilknyttet leieforpliktelsen presenteres som betalte renter.

Konsernet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler. Kostnadsførte utgifter knyttet til immaterielle eiendeler i 2021 utgjør MNOK 32,0 (2020: 27,7). Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

Frømtidige leiebetalinger knyttet til balanseførte leieavtaler forfaller som følger	Nominelt	Nåverdi
Under 1 år	32,4	32,0
1-5 år	160,3	145,0
Over 5 år	118,3	88,0
Sum	311,1	265,0

Anvendte praktiske løsninger

Selskapet innregner ikke leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelse og bruksretteiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingene når de inntreffer. Selskapet innregner heller ikke leieforpliktelse og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler. Kostnadsførte utgifter knyttet til kortsiktige leieavtaler og leieavtaler med lav verdi i 2021 utgjør ca MNOK 1,2 (2020: MNOK 1,1).

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

Per 31. desember 2021 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

11. Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	AUU	Sum
Per 1 januar 2020							
Anskaffelseskost	7,3	348,2	45,2	1 289,7	7,3	964,7	2 662,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-72,3	-32,4	-833,8	-2,6	0,0	-941,1
Balanseført verdi 01.01	7,3	275,9	12,7	455,9	4,7	964,7	1 721,3
Regnskapsåret 2020							
Balanseført verdi 01.01	7,3	275,9	12,7	455,9	4,7	964,7	1 721,3
Tilgang	0,0	13,6	4,8	57,1	0,0	413,0	488,5
Avgang (anskaffelseskost)	-6,2	-28,2	-3,0	-42,3	-0,1	-206,7	-286,5
Avgang (Akk. Avskrivning)	0,0	5,5	2,9	4,0	0,0	0,0	12,5
Årets avskrivninger	0,0	-13,8	-2,8	-72,7	-0,3	0,0	-89,6
Balanseført verdi 31.12	1,1	253,0	14,7	402,0	4,4	1 171,0	1 846,2
Per 31 desember 2020							
Anskaffelseskost	1,1	333,6	47,0	1 304,5	7,2	1 171,0	2 864,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-80,5	-32,4	-902,4	-2,8	0,0	-1 018,2
Balanseført verdi 31.12	1,1	253,0	14,7	402,0	4,4	1 171,0	1 846,2
Regnskapsåret 2021							
Balanseført verdi 01.01	1,1	253,0	14,7	402,0	4,4	1 171,0	1 846,2
Tilgang	0,0	15,2	0,2	190,5	0,0	184,2	390,1
Avgang (anskaffelseskost)	0,0	0,0	-0,8	-149,1	0,0	0,0	-149,9
Avgang (Akk. Avskrivning)	0,0	0,0	0,8	133,0	0,0	0,0	133,8
Årets avskrivninger	0,0	-12,8	-2,7	-80,7	-0,3	0,0	-96,4
Balanseført verdi 31.12	1,1	255,5	12,2	495,7	4,2	1 355,1	2 123,8
Per 31 desember 2021							
Anskaffelseskost	1,1	348,8	46,4	1 345,9	7,2	1 355,1	3 104,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-93,3	-34,3	-850,2	-3,0	0,0	-980,8
Balanseført verdi 31.12	1,1	255,5	12,2	495,7	4,2	1 355,1	2 123,8

Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	5 - 15 år	5 - 50 år
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær

Anlegg under utførelse

Anlegg under utførelse utgjør pr 31.12.21 MNOK 1.355,1. Av dette utgjør Remote Tower ca. 505 millioner, som vil bli overført til Avinor AS i takt med ferdigstillelse.

Immatrielle eiendeler

Immatrielle eiendeler er bokført med pr 31.12.21 MNOK 79,6. Dette er i hovedsak egenutviklet programvare. Årets avskrivninger er MNOK 13,5.

Selskapets tre største pågående prosjekter er Remote Towers, FAS (fremtidig ATM-system) og Infrastruktur Røyken. Disse utgjør MNOK 949 av anlegg under utførelse.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

Nedskrivningstester, beregning av gjenvinnbart beløp

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

Avinor Flysikring beregner bruksverdi med utgangspunkt i nåverdien av fremtidige kontantstrømmer. Bruksverdi er nåverdien av fremtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler.

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

Forutsetninger lagt til grunn ved beregning av gjenvinnbart beløp

Koronapandemien har hatt store negative effekter for Avinor Flysikring og påvirket inntekter knyttet til flytrafikken i luftrommet betydelig i 2020 og 2021. Se også note 22 "Hendelser etter balansedagen" vedrørende underdekning fra underveisavgiften som følge av Covid 19.

Usikkerhet om pandemien langsiktige effekter, klimarisiko og regulering av selskapets inntekter, øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene, og medfører mindre utfallsrom mellom gjenvinnbart beløp og balanseført verdi av selskapets eiendeler.

Avinor Flysikring er en regulert infrastrukturvirksomhet, hvor en nedgang i trafikken på kort/mellomlang sikt normalt ikke vil medføre nedskrivningsbehov. Usikkerheten knyttet til varige endringer i reisevaner, vil likevel kunne medføre nedskrivningsbehov.

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

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

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 31. desember 2021 er angitt nedenfor og representerer oppdaterte prognoser, herunder ledelsens vurdering av de mest sannsynlige utfall:

Nøkkelforutsetning	Avinor Flysikring
Driftsmargin 2022	2,7 %
Driftsmargin 2027	7,2 %
Inntekter i 2022 i % av 2019 *	96,0 %
Inntekter i 2027 i % av 2019 *	121,7 %
Driftskostnader i 2022 av 2019 *	90,1 %
Driftskostnader i 2027 i % av 2019 *	96,5 %
Vekstfaktor i terminalledd	1,9 %
Avkastningskrav etter skatt	4,5 %

* 2019 siste normalår før pandemien. Endringer inkluderer forventet prisvekst.

Kontantstrømmer i første år i måleperioden er basert på ledelsesgodkjent budsjett, og kontantstrømmene i år 2-6 er basert på ledelsesgodkjent prognose som er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum og kostnadsnivå. Det er lagt til grunn en forventning om at avgiftsnivået vil øke årlig med konsumprisindeksen i hele prognoseperioden. Kontantstrømmen fra år 6 og framover er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 1,9 % basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Forventningene er basert på Avinor-konsernets egne vurderinger samt analyser fra anerkjente bransje- og analyseorganisasjoner. I Norge er luftfarten i en sterk posisjon, med lange avstander, befolkningsstruktur og topografi som tilsier vekst på sikt. Samtidig vil luftfartsvavgiftene reguleres basert på kostnadsnivå. Lufthavnavgifter er basert på gjeldende regulativ.

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med 950 mnok. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall per 31. desember 2021.

Sensitivitet nedskrivningstester

Ettersom det på tidspunktet for avleggelse årsregnskapet for 2021 fortsatt er usikkerhet knyttet til hvordan pandemien og dens ringvirkninger, samt økt fokus på klima og bærekraft, vil påvirke fremtidig reiseaktivitet, er det usikkert hvordan dette vil kunne påvirke virksomheten. Skulle ledelsens nåværende forventninger ikke bli oppfylt, kan det føre til betydelig tap ved verdifall.

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

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

Beløp i mnok	Avinor Flysikring	
	Bruksverdi	Nedskrivning
Endring i forutsetning		
Driftsmargin -1 %	2 050	0
Driftsmargin -2 %	1 450	250
Driftsinntekter -1 %	1 950	0
Driftsinntekter -2 %	1 250	450
Vekst i terminalledd -0,5 %	2 100	0
Vekst i terminalledd -1 %	1 700	0
Avkastningskrav: +0,5 %	2 050	0
Avkastningskrav: +1,0 %	1 650	50



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

12. Mellomværende med foretak i samme konsern

Beløp i MNOK

Mellomværende med selskap i samme konsern

Selskap AS per 31.12.2021	Svalbard		Sum
	Avinor AS	Lufthavn AS	
Kundefordringer selskap samme konsern	180,0	1,8	181,9
Fordringer	463,8	0,1	463,9
Konsemlidrag	600,0	0,0	600,0
Sum fordringer	1 243,9	1,9	1 245,8
Leverandørgjeld selskap samme konsern	8,9	0,0	8,9
Annen kortsiktig gjeld	620,4	-1,8	618,6
Sum gjeld	629,3	-1,8	627,5

13. Derivater

Beløp i MNOK

	2021	2020	Endring
Eiendeler			
Valutaterminkontrakter	1,6	0,0	1,6
Gjeld			
Valutaterminkontrakter	1,3	0,0	1,3
Sum	0,3	0,0	0,3
Netto endring			0,3
Spesifikasjon av netto endring:			
Verdiendringer, resultatført som finansinntekter- og kostnader	0,3	0,0	-0,3
Netto endring			-0,3

14. Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer	2021	2020
Kundefordringer	206,2	239,8
Påløpne ikke fakturerte inntekter	93,5	43,9
Avsetning tap på kundefordringer	-48,3	-86,3
Bokført verdi kundefordringer	251,4	217,4
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,0	0,0
Kortsiktige fordringer	2021	2020
Kundefordringer	157,8	173,5
Konserninterne fordringer	1 476,3	1 264,2
Påløpne ikke fakturerte inntekter	93,5	43,9
Forskuddsbetalte driftskostnader	29,8	20,7
Andre kortsiktige fordringer	11,4	13,2
Sum kortsiktige fordringer	1 768,8	1 515,5

Covid-19 pandemien har rammet luftfartsnæringen hardt, som vurderes å medføre økt kredittisiko. Dette har medført en betydelig økt avsetning til tap på kundefordringer både i 2020 og i 2021

Avsetning til tap gjøres på konkrete vurderinger av risiko for tap, i selskapets kundefordringsmasse. For underveistjenesten, som faktureres i gjennom Eurocontrol, gjøres det en sjablonmessig avsetning basert på vurdering av risiko, etter faktorer som forfalte fordringer og kundens status. Ved indikatorer som tilsier høyere risiko, gjøres det en konkret vurdering av størrelse på tapsavsetning.

15. Bankinnskudd, kontanter og lignende

Beløp i MNOK

Beholdning av kontanter ved periodens slutt fremgår av kontantstrømoppstillingen. Selskapet er deltaker i konsernkontosystemet som er etablert i Avinor-konsernet. Avinor AS står som konsernkonto innehaver. Selskapene som deltar i konsernkontoordningen er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort. Selskapet har pr 31.12.21 MNOK 230,5 innestående på konsernkontoordningen. Saldoen er presentert under "Fordringer" i balanseoppstillingen. Konsernet hadde pr 31.12.20 totalt MNOK 636,1 innestående knyttet til konsernkontoordningen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

16. Antall aksjer, aksjeeier med videre

Beløp i MNOK

	Antall aksjer	Pålydende	Aksje-kapital
	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020
Ordinære aksjer	36 500	0,01001	365,4
	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
Ordinære aksjer	36 500	0,01001	365,4
Sum	36 500	0,01001	365,4

Samtlige aksjer eies av Avinor AS. Avinor AS har forretningskontor i Oslo.

17. Egenkapital

Beløp i MNOK

	Aksjekapital	Overkurs	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital ikke resultat- ført	Annen egenkapital	Total
Balansført verdi 01.01.2020	365,0	0,0	2,2	-439,3	429,6	357,5
Årsresultat					-322,7	-322,7
Estimatavvik pensjoner ført over utvidet resultat - netto etter skatt				-459,9		-459,9
Kapitalforhøyelse ved gjeldskonvertering	0,4	599,6				
Konsemsbidrag			450,0			450,0
Balansført verdi 31.12.2020	365,4	599,6	452,2	-899,2	106,8	624,8
Balansført verdi 01.01.2021	365,4	599,6	452,2	-899,2	106,8	624,8
Årsresultat					-305,1	-305,1
Estimatavvik pensjoner ført over utvidet resultat - netto etter skatt				-468,9		-468,9
Konsemsbidrag			538,8			538,8
Balansført verdi 31.12.2021	365,4	599,6	991,0	-1368,1	-198,2	389,6



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

18. Pensjoner

Beløp i MNOK

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Selskapet har generelt vært dekket gjennom ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK), men ordningen ble i 2019 lukket med frivillig/tvungen overgang. Fra samme tid ble det innført ny innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon. Selskapet har fra 2019 følgelig to hovedordninger for pensjoner.

Ytelsespensjon i Statens pensjonskasse Statens Pensjonskasse (SPK)

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnepensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 01.01.2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i 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. Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonen holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning.

Premiefastsettelse og beregning av avsetninger til pensjonsytelser for pensjonsopptjening i SPK foretas etter ordinære akutarielle prinsipper.

Gavepensjon

Selskapet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Ordningen er finansiert over drift (usikret ordning) og inngår i de ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsene.

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.

Privat AFP

Selskapet 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 trepartssamarbeid 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 2022 vil være 2,6 prosent (2,5 prosent i 2020 og 2021) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	2021	2020
Kostnader knyttet til innskuddspensjoner og privat AFP	99,8	103,6
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	61,4	72,3
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0
Rentekostnad	84,3	91,1
Avkastning på pensjonsmidlene	-42,8	-52,3
Ansattes 2 prosent innskudd	-2,8	-3,2
Administrasjonskostnader	0,5	0,8
Arbeidsgiveravgift	28,2	30,4
Årets pensjonskostnad (note 5)	228,6	242,7



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler:	2021			2020		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	4 452,6	394,5	4 847,1	3 967,5	303,6	4 271,1
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	13,6	45,5	59,1	30,7	39,1	69,9
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	77,9	6,4	84,3	84,6	6,6	91,1
Aktuariell gevinst og tap -økonomiske forutsetn.	509,3	42,5	551,8	430,0	47,8	477,9
Utbetaling pensjon	-76,5	-10,5	-87,0	-60,2	-6,1	-66,4
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	4 976,8	478,4	5 455,2	4 452,6	394,5	4 847,1
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1.	2 607,8	0,0	2 607,8	2 573,9	0,0	2 573,9
Avkastning på pensjonsmidler	42,8	0,0	42,8	52,5	0,0	52,5
Premieinnbetalinger	22,8	0,0	22,8	80,6	0,0	80,6
Aktuarielle gevinster og tap	24,9	0,0	24,9	-38,9	0,0	-38,9
Utbetaling av pensjoner	-76,5	0,0	-76,5	-60,2	0,0	-60,2
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	2 621,7	0,0	2 621,7	2 607,8	0,0	2 607,8
Netto pensjonsforpliktelse	2 355,0	478,4	2 833,4	1 844,8	394,5	2 239,3
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	331,7	67,3	399,0	259,5	55,6	315,1
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 686,8	545,7	3 232,5	2 104,3	450,1	2 554,5
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	85,1		85,1	78,4		78,4
Forventet premiebetaling neste år	85,6		85,6	17,7		17,7
Forventet utbetaling neste år	-79,2		-79,2	-64,7		-64,7

Beregningsforutsetninger

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er en rekke forutsetninger lagt til grunn. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF). Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på historiske observasjoner for selskapet.

	2021	2020
Diskonteringsrente	1,90 %	1,70 %
Lønnsvekst i prosent	2,75 %	2,25 %
Pensjonsregulering i prosent	1,75 %	1,25 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyeligheten for særalderspensjon er estimert til 90 % hvis >55 år, 40 % hvis 55-40 år og 10 % hvis <40 år for 2021 og 2020. Den veide gjennomsnittlige durasjonen på pensjonsforpliktelsene er 28,3 år.

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, mens risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963*200.

Alder	Forventet levealder		Dødssannynlighet		Uføresannynlighet	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
20	81	85	0,0237 %	0,0094 %	0,1148 %	0,1724 %
40	82	86	0,0501 %	0,0293 %	0,2638 %	0,5236 %
60	84	87	0,3510 %	0,2383 %	1,4064 %	2,4044 %
80	89	91	3,8661 %	2,5469 %	IA	IA

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen :

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen (inkludert arbeidsgiveravgift) for endringer i de vektete økonomiske forutsetninger basert på en endring på et prosentpoeng (negativt tall er reduksjon av forpliktelse/positivt tall er økning):

Prosentpoeng	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 232,2	1 716,8
Lønnsvekst i prosent	133,0	-107,8
Pensjonsregulering i prosent	1 556,3	-1 149,6



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

19. Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

	Sum
Balanse 31. desember 2020	6,3
Avsatt	10,7
Benyttet	-11,5
Balanse 31. desember 2021	5,5
Kortsiktige forpliktelser ført som annen kortsiktig gjeld	5,2
Langsiktig del avsetning forpliktelser	0,3

Balansført forpliktelse består av av sluttavtaler inngått før balansedato. Sluttavtaler kostnadsføres i sin helhet på tidspunktet for inngåelse og tilknyttet forpliktelse reverseres over sluttavtalens varighet.

20. Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	2021	2020
Feriepenger	115,3	112,2
Forskudd fra kunder	22,3	19,0
Lønn og sosiale kostnader	23,5	19,6
Periodisering drifts- og investeringskostnader	138,0	69,5
Konsernintern gjeld	627,5	534,1
Øvrig kortsiktig gjeld	1,47	0,0
Sum	928,0	754,5

21. Investering i datterselskaper

Selskapet har to datterselskaper:

FS Air Navigation Services AS, Norsk aksjeselskap, 100% eid av Avinor Flysikring AS - opprettet 2018
Ninox Air Navigation Services S.L, Spain, 51% eid av Avinor Flysikring AS - opprettet 2019

Det har ikke vært aktivitet i disse selskapene i regnskapsåret 2021.

22. Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

Konflikt i Ukraina

Konflikten mellom Ukraina og Russland påvirker verdensøkonomien og luftfartsindustrien og kan følgelig også påvirke Avinor-konsernet i tiden fremover. Norge og andre land har innført flere sanksjoner mot Russland, blant annet forbud mot flyvninger i landenes luftrom for russiske flyselskap. I tillegg til at det ikke er mulig å fly til eller over enkelte land, fører konflikten med seg høyere priser på en rekke innsatsfaktorer som igjen kan slå ut i høyere kostnader på flyreiser (drivstoff, forsikringspremier, kostnader til økte sikkerhetstiltak med mere). Konflikten kan føre med seg lavere reiseaktivitet som direkte påvirker selskapets inntekter.

På tidspunkt for avleggelse av årsrapporten er det for tidlig å fullt ut fastslå hvilke følger konflikten kan få for selskapet. Situasjonen følges løpende.

Alderspensjon

Stortinget har vedtatt nye prinsipper for regulering av alderspensjon fra og med 2022. Alderspensjon skal reguleres med et gjennomsnitt av pris- og lønnsveksten i samfunnet, i motsetning til tidligere prinsipp hvor lønnsvekst fratrukket en faktor på 0,75 ble lagt til grunn. Endringene ble sanksjonert av Kongen i statsråd 1. april 2022, og er følgelig gjort gjeldende først fra andre kvartal 2022.

Underdekning fra underveisavgifter som følge av Covid 19

I den nasjonale RP3-prosessen ble det fattet vedtak om at det innføres frys av luftfartsavgiftene fra 2021 til 2022, som også omfatter underveisavgiften. Konsekvensen av vedtaket, er at den norske underveisavgiften i 2022 ikke er kostnadsdekkende. I de nye tilpasningene i ytelses- og avgiftsforordningen ble det gitt anledning for flysikringstjenesteytere til å hente inn underdekningen fra bortfallet av underveisavgiften i 2020 og 2021 gjennom økt underveisavgift i senere år. I den norske reviderte ytelsesplanen er det lagt til grunn av Norge ikke benytter seg av denne muligheten.

Dette vil ikke påvirke nedskrivningsvurderingen i note 11, da denne informasjonen allerede er hensyntatt i prognosen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
75491B84BB704F899082E1681A25914E

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Avinor Flysikring AS

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor Flysikring AS som består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2021 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med forenklet anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder etter regnskapsloven § 3-9.

Grunnlag for konklusjon

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår konklusjon om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere om årsberetningen inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav og hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon eller ikke inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, er vi pålagt å rapportere det.

Vi har ingenting å rapportere i så henseende, og vi mener at årsberetningen er konsistent med årsregnskapet og inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med forenklet anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder etter regnskapsloven § 3-9. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for

årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det 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 om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet 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.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av og tidspunktet for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 25. mai 2022
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nytveit
statsautorisert revisor