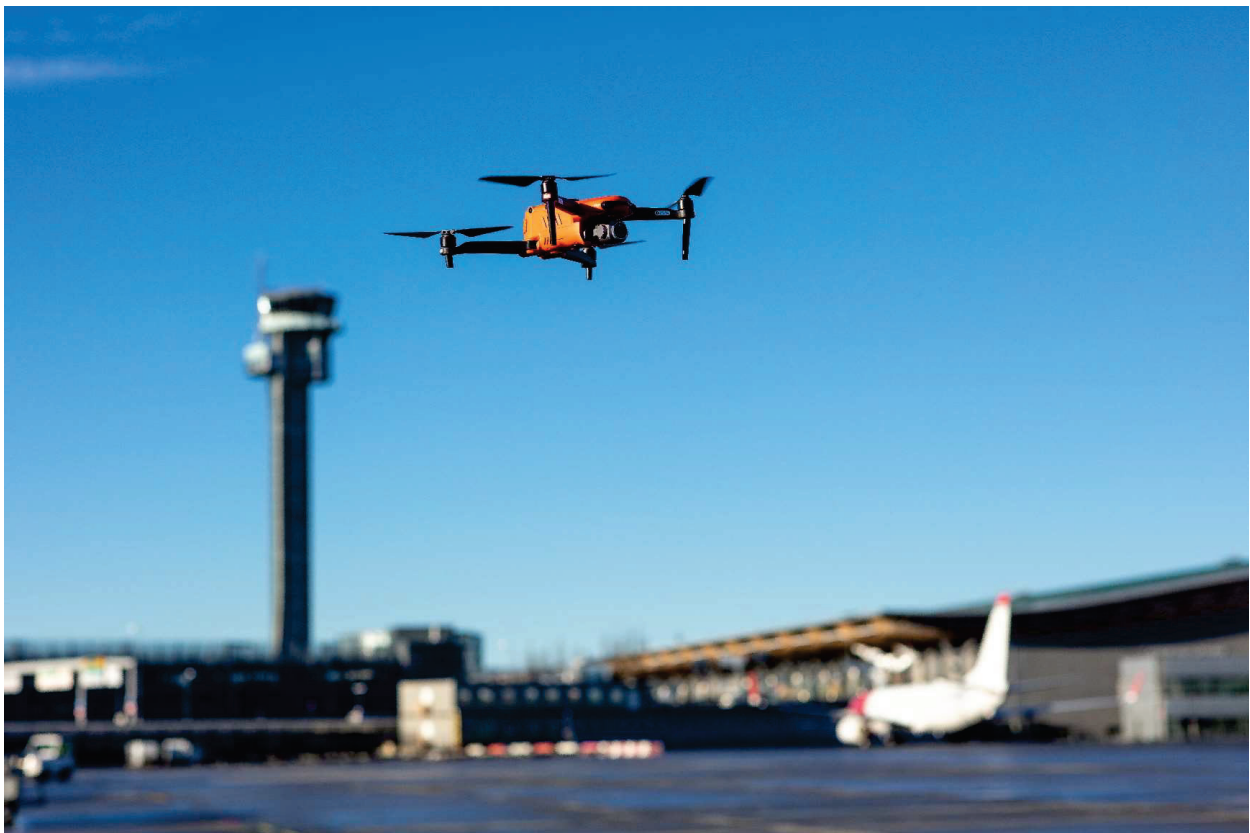


Årsrapport 2022



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

Document ID:
179629D7FEA84853AAB4954836AF2C1A

Innholdsfortegnelse

NØKKELTALL 2022 (2021 i parentes)	3
OM AVINOR FLYSIKRING AS	4
VIKTIGE HENDELSER 2022	5
ØKONOMI OG FINANS	9
RISIKOVURDERINGER	10
EIERSTYRING OG SELSKAPSLÆDELSE	11
TRAFIKKUTVIKLING	11
OPPNÅELSE AV YTELSESMÅLENE	12
FLYSIKKERHET	13
SAMFUNNSANSVAR, SAMFUNNSOPPDRAG OG SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER	14
PERSONAL OG ORGANISASJON	15
INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD	15
FORHOLD SOM PÅVIRKER FREMTIDIG ØKONOMISK UTVIKLING	18
ÅRSREGNSKAP MED NOTER 2022	22



NØKKELTALL 2022 (2021 i parentes)

- Innenriks (flybevegelser): 290 413 (253 614) **+15%**
- Utenriks (flybevegelser): 172 100 (72 968) **+136%**
- Overflygninger: 63 761 (47 079) **+35%**
- Oppgang i Norge (flybevegelser) **+41%**
- Driftsinntekter: 2 122 millioner kroner (1 576) **+35%**
- Driftskostnader: 1 953 millioner kroner (1 809) **+8%**
- Resultat etter skatt: 63 millioner kroner (-305)
- Antall ÅV: 928 (906) **+2%**
- Kvinneandel i lederstillinger (nivå 2 og 3) *: 20%
- Kvinneandel totalt: 25% (23%) **+2%**

* Pga. Omorganisering i 2022 er dette nøkkeltallet endret, derav ikke sammenligningsgrunnlag ift. 2021.



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 og AFIS-tjeneste for trafikken i norsk luftrom. Selskapet har inndelt sin forretning i følgende hovedområder:

- Underveistjenester
- Tårntjenester
- AFIS-tjenesten
- Teknologitjenester (frem til tredje kvartal 2022)

Avinors konsernledelse vedtok i 2021 å iverksette en omorganisering av konsernet. Tredje kvartal 2022 ble Teknologitjenester i Avinor Flysikring overført til Avinor AS og alle IT- og andre teknologiske fagmiljøer ble samlet i en ny Teknologidivisjon i Avinor AS, AFIS-tjenesten ble i løpet av 2022 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

Leveranse av flysikringstjenester er et samfunnsoppdrag, og Avinor Flysikring har fått tildelt ansvaret fra det offentlige (Samferdselsdepartementet) til å levere flysikringstjenester i Norge – både sivilt og militært.

Tjenesten og hvordan eier/departement mener den skal leveres, reguleres i «utpekingsvedtaket». Utpekingsvedtaket er en form for konsesjon med vilkår for levering av tjenesten.

Avinor Flysikring er blitt tildelt flere utpekingsvedtak, både for tårn- og underveistjenesten, samt AFIS og Remote Towers. For tårn, Remote – og AFIS-tjenesten er utpekingsvedtaket gjort «løpende» uten noen bestemt oppsigelsesfrist.

Eksisterende utpekingsvedtak for underveis er imidlertid tidsbegrenset og gjelder i perioden 2014-2024. Det er behov for å avklare nærmere med departementet vilkårene for et nytt utpekingsvedtak utover 2024. Avinor Flysikring AS vil starte dialog med departementet om innhold og vilkår i utpekingsvedtaket for å sikre forutsigbarhet og bærekraftige vilkår for sine fremtidige ATM-investeringer.



VIKTIGE HENDELSER 2022

Teknologiutvikling

Avinor Flysikring AS er i en fase med omfattende teknologisk fornying, med flere krevende prosjekter som blant annet innføring av fjernstyrte tårn, ny teknologi for underveistjenesten (Future Air Traffic System, FAS) og overvåking av luftrommet. Prosjektene fører til store investeringskostnader og ressursuttak i organisasjonen. 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 i Avinor Flysikring AS har i 2022 hatt tett oppfølging av selskapets inntjening, driftskostnader, finansiering og regulatoriske rammer og krav.

Ny teknologi i underveistjenesten

Avinor Flysikring AS største prosjekt er innføring av ny teknologi i underveistjenesten (FAS) gjennom partnerskap med andre europeiske flysikringsleverandører. Teknologiskiftet vil i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Styret foretok investeringsbeslutningen i 2022 for å gjennomføre dette systemutviklingsprosjektet for neste generasjons flygeledelse.

Satsing på fjernstyrte tårn

Avinor gjennomfører en betydelig satsing på fjernstyrte tårn, i samarbeid med teknologileverandørene Kongsberg Defence & Aerospace og Indra. Avinor AS har vært eier av prosjektet siden 2020, og i forbindelse med omorganisering 2022 så er også prosjektgjennomføringen overflyttet til Avinor AS, fra Avinor Flysikring AS. I løpet av 2022 er tårntjenesten ved Mehamn, Røros, Rørvik og Namsos overført til Remote Towers Centre i Bodø, som bringer antallet lufthavner som driftes derfra, til totalt 8 lufthavner ved utgangen av 2022. I 2023 planlegges utrulling av fjernstyrte tårn ved tre lufthavner, mens resterende lufthavner forventes å gå over på fjernstyrt tårndrift i løpet av 2024.

Omorganisering

I 2021 vedtok Avinors konsernledelse å iverksette en omorganisering i hele konsernet, inkludert Avinor Flysikring. Omorganiseringen ble gjennomført i 2022. Formålet med omorganiseringen er å styrke Avinormodellen gjennom å fjerne barrierene og knytte selskapene mer sammen igjen.

De fleste generelle administrative funksjonene i Avinor Flysikring AS ble overført til Avinor AS gjennom virksomhetsoverdragelse. I tillegg er det besluttet å samle alle IT- og andre teknologiske fagmiljøer i Avinor Flysikring AS inn i en ny teknologidivisjon i Avinor AS. Den operative koblingen mellom systemutvikling, drift og vedlikehold vil fremover kobles like tett som ved den forrige organisasjonsformen. AFIS-tjenesten (Aeronautical Information Service) ble overført til Avinor Flysikring AS gjennom virksomhetsoverdragelse.

For Avinor Flysikring AS sitt regnskap forventes det ikke å gi vesentlige effekter for total omsetning og totale kostnader i resultatregnskapet. Avinor Flysikrings balanse vil få en vesentlig reduksjon i anleggsmidler og anlegg under utførelse, og lavere balansesum.



For nærmere beskrivelse av de økonomiske effektene av ovennevnte vises det til notene 22, 10, 11 og 16.

Ytelsesplan i RP3

EU-kommisjonens Single European Sky-regelverk, ble i 2009 innført for europeisk luftfart, med bl.a. strengt regulerte krav til underveistjenestens leveranser. Rammebetingelsene for underveistjenesten i form av ny ytelsesplan for referanseperiode 3 (RP3) setter krav til leveranser og inntekter for underveistjenesten i årene 2020-2024. EU-kommisjonen vedtok i 2021 å revidere regelverk, ytelseskrav og ytelsesplaner for RP3 som følge av Covid-19 pandemien. Revidert ytelsesplan for RP3 ble signert av norske myndigheter i november 2021 og formelt godkjent i 2022.

Det har i arbeidet med ytelsesplanen 2022 vist seg at politiske føringer har større effekt på den nasjonale ytelsesplanen enn tidligere og med negative konsekvenser for underveisavgiften i 2022. Samferdselsdepartementet har bl.a. stilt som forutsetning for Avinors driftstilskudd en «nullvekst-ambisjon» for luftfartsavgifter i perioden 2022-2024. For 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 fysisikringstjenesteyterne til å hente inn underdekningen fra bortfallet av underveistraffikken i 2020 og 2021 gjennom økt underveisavgift i senere år.

Bærekraft

Avinors samfunnsoppdrag innebærer at det skal legges til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytraffikken. Dette skal ikke komme i strid med nasjonale klimamål og internasjonale klimaforpliktelser. Avinor Flysikring AS har en viktig rolle for å oppnå disse målene, i samarbeid med de andre aktørene i luftfarten. 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.

Effektivisering av luftrommet er en del av EUs hovedprioriteringer for europeisk luftfart og står høyt på Avinors strategiske agenda. Avinor kan gjøre en stor forskjell ved å prioritere tiltak og gjennom koordinering og samarbeid med et stort potensial for reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp. Avinor, flyselskapene og Luftfartstilsynet jobber kontinuerlig med tiltak i luftrommet som reduserer flyenes drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Det er tilrettelagt for kontinuerlig opp- og nedstigning av flyvninger og inn- og utflygninger er optimalisert. I mange år har Norges hovedflyplass plassert seg helt i tet med hensyn til effektiv trafikkavvikling og miljømessige «grønne landinger». Basert på data fra Eurocontrol, kom Oslo lufthavn, Gardermoen i 2022 best ut i en survey på kontinuerlig nedstigning (CDO- Continuous



Descend Operations). I mange år har Norges hovedflyplass plassert seg helt i tet med hensyn på til effektiv trafikkavvikling og grønne landinger.

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

Overgangen fra bakkebasert navigasjon til bruk av satellitt-systemer (Performance Based Navigation - PBN) gir kortere og mer direkte ruteføringer, samt mer energieffektive inn- og utflyginger. Avinor besluttet i 2022 at alle Avinors lufthavner skal gjennomføre kurvede innflyginger (RNP-AR), i første omgang på langbaneplassene i løpet av perioden frem til 2028. Dette vil gi betydelig reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp. Oslo lufthavn har i en årrekke praktisert bruken av kurvede innflyginger. Andelen var i 2022 mellom 5 og 14 % i måneden, noe som gir et snitt på 9% i forhold til totale innflyginger. Målsettingen er 15%.

Norge, Sverige, Danmark, Finland, Latvia og Storbritannia har gjennom Borealis-samarbeidet innført Free Route Airspace (FRA). Dette er en form for luftromsorganisering som gjør at flyselskapene ikke lenger trenger å følge forhåndsdefinerte traseer og kan velge den mest optimale ruten. Potensialet er reduksjon i drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Utover dette arbeider Avinor med luftromseffektivisering internasjonalt sammen med blant annet interesseorganisasjonene ACI og CANSO, gjennom forretningsalliansen Borealis, og med Eurocontrol.

Økonomisk situasjon pga. COVID-19

Avinor Flysikrings økonomi og regnskap var i 2020 og 2021 sterkt berørt av nedgangen i flytrafikken som følge av Covid-19 pandemien. I 2022 har flytrafikken hatt en positiv utvikling, men er fortsatt betydelig under nivået før pandemien. Begynnelsen av 2022 var preget av en ny bølge covid-19 («omikron») og krigen i Ukraina, som påvirket flytrafikken i form av endrede globale trafikkmønstre som delvis har ført flytrafikken utenom norsk luftrom.

I løpet av pandemien har myndighetene gjennomført flere ekstraordinære tiltak, støtteordninger og redningspakker for å avbøte den krevende økonomiske situasjonen som luftfartsbransjen befinner seg i. Norske myndigheter har i de reviderte ytelseskravene i referanseperiode 3, besluttet at underdekningen i 2020 og 2021 ikke vil bli overført til fremtidige perioder, samt at avgiftssatsen for 2022 skal frysas. Selskapet har for øvrig som følge av Covid-19 gjennomført omfattende effektivisering. Variable og faste kostnader er bl.a. redusert slik at selskapet kan skalere organisasjonen i henhold til trafikksituasjonen og forventninger fra eier, og det er gjennomført permitteringer av ansatte, permanent reduksjon av årsverk, samt effektivisering av administrasjon og drift.

Konsultasjoner med luftromsbrukerne og øvrige kunder

Avinor Flysikring AS bidrar inn til konsultasjoner med luftromsbrukerne i multilaterale konsultasjoner i regi av Eurocontrol, og Enlarged Committee for Route Charges. I 2022 var det møter i hhv. juni og november. Luftromsbrukerne deltar gjennom deres interesseorganisasjoner.



For offshoreavgiften deltar Avinor Flysikring AS som del av Avinor konsernet i konsultasjon med offshoreselekskapene og andre interesseorganisasjoner.

Det gjennomføres også løpende konsultasjoner med både konserninterne og eksterne lufthavnkunder.

Droner

Avinor-konsernet etablerte et eget droneprogram i 2018. Et ledd i programmet er utvikling av et trafikkstyringssystem til bruk av luftrommet hvor droner opererer. Dette har resultert i at Avinor i regjeringens stortingsmelding om norsk luftfart er blitt foreslått utpekt som operatør av dagens uregulerte luftrom i Norge.



ØKONOMI OG FINANS

Økonomiske resultater

I 2022 hadde Avinor Flysikring AS driftsinntekter på 2 122 millioner kroner, mot 1 576 millioner kroner i 2021, og et resultat etter skatt på 63 millioner kroner, mot -305 millioner kroner i 2021.

Samlede driftskostnader før avskrivninger i 2022 utgjorde 1 953 millioner kroner, mot 1 809 millioner kroner i 2021.

Selskapet hadde i perioden et driftsresultat på 41 millioner kroner. Samlede av- og nedskrivninger utgjorde 127 millioner kroner, mot 139 millioner kroner i 2021. Driftsmarginen var på 2 %. Netto finansresultat utgjorde 41 millioner kroner. Selskapets skattekostnad i 2022 er 18 millioner kroner.

Balanseførte prosjektkostnader per 31. desember 2022 utgjorde 117 millioner kroner og er klassifisert som anlegg under utførelse i balansen.

Positivt estimatavvik i pensjoner for 2022 på 613 millioner kroner før skatt, kommer av endringer i de økonomiske forutsetningene, hovedsakelig oppgang i diskonteringsrente. Nærmere beskrivelser vedr. pensjoner er beskrevet i note 17 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 155 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 128 millioner kroner, hvorav 28 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 31 millioner kroner. Av finanskostnader er 7 millioner kroner uten kontantstrømeffekt.

Selskapets total kapital pr. 31. desember 2022 utgjorde 3 795 millioner kroner mot 5 015 millioner kroner per 31. desember 2021. Egenkapitalprosent per 31. desember 2022 er 13,7 %, mot 7,8 % per 31. desember 2021. 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 2022 ikke rentebærende gjeld med kontantstrømeffekt, og likviditetsreserven utgjorde 127 millioner kroner i fordring inntående som en del av konsernkontoordningen i Avinor-konsernet.

Disponering av resultatet

Styret foreslår at overskuddet på 63 millioner kroner overføres annen egenkapital. Det er i 2022 gitt konsernbidrag til morselskap Avinor AS. For øvrige bevegelser i egenkapital vises det til note 16 Egenkapital.



Basert på ledelsesgodkjente prognoser, og en forsvarlig egenkapital og likviditet som følge av konsernbidrag, er årsregnskapet for 2022 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. Styret overvåker utviklingen, og har iverksatt nødvendige tiltak. Selskapet hadde per 31. desember 2022 tilfredsstillende likviditet og forsvarlig egenkapital.

RISIKOVURDERINGER

Avinor Flysikring AS sitt hovedmål er sikker og stabil drift. Det er etablert prosedyrer og tiltak for å minimere risiko for 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.

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 krigen i Ukraina blir langvarig, vil det kunne få finansielle konsekvenser. Avinor Flysikring har lagt til grunn en trafikkprognose hvor man i løpet av 2023-24 er tilbake på 2019-nivå. Det må regnes med at Ukraina-krisen vil utgjøre en fremtidig usikkerhetsfaktor og markedsrisiko for selskapet.

Uavklarte fremtidige økonomiske rammebetingelser og avgiftsutviklingen for selskapets hovedinntektskilde, underveistjenesten, er en viktig strategisk risiko som tas på alvor. Referanseperiodene i RP3 (2020-2024) og RP4 (2025-2029) setter krav til leveranser og inntekter (avgifter) i en 5-års periode gjennom ytelsesplaner. Utfordringen for selskapet er å anslå presist hvilken betydning de store investeringene selskapet foretar, vil få for avgiftsnivået i referanseperioden. Det er her en risiko for at Avinor Flysikring må foreta investeringer som ikke blir finansiert gjennom de prisene/avgiftene som er forhåndsfastsatt av EU i referanseperioden (RP4).

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 har finansiell risiko knyttet til valutaværing på grunn av både inntekter og kostnader i utenlandsk valuta. Dette gjelder i høyest grad inntekten fra underveisområdet 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 i 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. 17.

Avinor Flysikring AS' styre er omfattet av Avinor-konsernets styreansvarsforsikring, som dekker det rettslige erstatningsansvaret styret og ledende ansatte kan pådra seg som følge av en uaktsom handling. Styreansvarsforsikringen omfatter også saksomkostninger ved erstatningskrav som rettes mot styret, og er en vesentlig komponent i dekningen. Forsikringssummen er basert på en alminnelig vurdering av risikoen.

EIERSTYRING OG SELSKAPSELEDELSE

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 2022 med 41 % mot 2021. Internasjonal trafikk tok seg betydelig opp og økte med 136 % i forhold til 2021, men er fortsatt 27 % lavere enn i 2019. Overflyvninger økte med 35 %, mens innlandstrafikken viste en oppgang på 15% mot 2021.

Offshore helikopter-bevegelser hadde en liten positiv utvikling i 2022, i forhold til 2021 og økte med 1,2 %.

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 betydelig i 2022 mot 2021 med 43 %, men endte likevel 15 % under 2019-nivå.



Antall interkontinentale flybevegelser, som er mest relevant for overflyvninger over Norge, økte med om lag 200 % fra 2021 til 2022 – mellom Europa og Nord-Amerika. Mellom Europa og Asia var trafikkøkningen vesentlig lavere, med om lag 20 % økning i flytrafikk i samme periode. I sum gir dette ca. 65 % økning på langdistansemarkedet fra Europa til disse verdensdelene. Til sammenlikning vokste antall overflyvninger hos Avinor med i overkant av 30 % i 2022 fra 2021. Det kan se ut som at den generelle interkontinentale trafikkøkningen ikke realiseres på samme måte for Norge, og mye kan tyde på at konsekvenser i forbindelse med Russlands krigføring i Ukraina og stengt russisk luftrom er en viktig faktor.

OPPNÅELSE AV YTELSESMÅLENE

Som leverandør av flysikringstjenester er Avinor Flysikring AS forpliktet til å følge SES-regelverket (Single European Sky) fastsatt av Europakommisjonen. Regelverket er inkorporert i norsk rett gjennom ytelses- og avgiftsforordningen. I denne er det fastsatt følgende fire målområder: *sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet*. Ytelsesmålene for Avinor Flysikring AS er fastsatt i gjeldende ytelsesplan for Referanseperiode 3 (RP3) og er i henhold til de felleseuropeiske målene.

Sikkerhet

Ytelsesmålet innenfor sikkerhet er såkalt «level of effectiveness of safety management» innenfor områdene 'safety policy and objectives', 'safety risk management', 'safety assurance', 'safety promotion' og 'safety culture'. Norge har i 2022 oppfylt alle sikkerhetskravene definert i ytelsesplanen (nivå C og D). Dette gjøres gjennom systematisk sikkerhetsarbeid og utvikling av sikkerhetsstyringssystemet i Avinor Flysikring.

Miljø

Ytelsesmålet for miljø er i RP3 definert som «Horizontal en-route flight efficiency». Nasjonalt mål for 2022, som er tilsvarende det felleseuropeiske målet, er maksimalt 1,55 % effektivitet.

Norge har i 2022 hatt en horisontal effektivitet på 1,35%. Dette er klart bedre enn det nasjonale målet for 2022. Målet nås ved at det tilbys free-route airspace i hele det norske luftrommet og tilgrensende naboland, samtidig som ruteføring optimaliseres fortløpende gjennom taktisk trafikkavvikling.

Kapasitet

Parameteret for kapasitet er «En-route delay per flight». Nasjonalt mål i 2022 var maksimalt 0,08 minutter per flight, som er under det felleseuropeiske målet på 0,11 minutter per flight.

Norge har i 2022 hatt 0,006 min delay per flight, noe som er langt foran det nasjonale målet på 0,08 minutter. Norge har gjennom pandemien bevisst sikret kapasitet til trafikkøkningen i etterkant gjennom bruk av permitteringer, re-trening av operativt personell og optimalisering av luftrom, prosedyrer og verktøy.



Kostnadseffektivitet

Ytelsesmålet innen kostnadseffektivitet er størrelsen på og utviklingen i enhetsavgiften (unit cost). Avinor Flysikring AS sitt mål for RP3 er en realøkning (reduksjon) i unit cost på -11,3 % i 2024, sammenlignet med 2019. Felleseuropeisk mål er en maksimal økning på 4%, noe som gjør at nasjonalt mål ligger betydelig under det europeiske målet.

Totalt sett oppfyller Avinor Flysikring AS alle de fire definerte målområdene i sin ytelsesplan for 2022.

FLYSIKKERHET

Luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser

Det var i 2022 ingen luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor Flysikring var en medvirkende faktor.

Sikkerhetsnivå og Safety Dashboard

Etter pandemien er det reetablert felles arenaer og systemer for flysikkerhet og hendelsesoppfølging i Avinor Flysikring.

Sikkerhetsnivået overvåkes ved bruk av «Safety Dashboard» som ble utviklet i 2020 og som i dag benyttes som et styringsverktøy i organisasjonen. Safety Dashboard presenterer sikkerhetsdata på en dynamisk måte og inneholder informasjon om status på «Key Performance Indicator» (KPI), oversikt over rapportering av hendelser, risiko/alvorlighet, bidrag fra Flysikring, tiltak mm som presenteres på aggregert eller enhetsnivå. Verktøyet er stadig under utvikling og forbedring, også i 2022 ble det gjort et betydelig arbeid med kvalitetssikring og tilrettelegging av nye funksjoner.

Avinor Flysikring vurderes å ha en god rapporteringskultur, noe som kjennetegnes av antall rapporter om luftfartshendelser (i forhold til trafikk), type hendelser som meldes inn, åpne og ærlige beskrivelser. Luftfartshendelser som har et spesielt fokus i Avinor Flysikring AS, er «Loss of Separation» (luftfartøy kommer nærmere hverandre enn fastsatt minimumsavstand) og «Runway Incursion» (feilaktig tilstedeværelse av luftfartøy og/eller bil på rullebanen). Dette er hendelser med betydelig risikopotensiale, ofte med bidrag fra Avinor, og har derfor et særlig fokus i organisasjonen.

Droner

Uautorisert droneflyging utgjør en risiko for ulykker og alvorlige luftfartshendelser. Avinor Flysikring legger ned mye tid og ressurser for å minimere denne risikoen. Dette gjøres blant annet med bidrag til bevisstgjøring og kompetansebygging, utforming og oppfølging av relevante regler og prosedyrer, samt gjennom tett samarbeid med brukermiljø, myndigheter og andre tjenesteytere. For å minimere denne risikoen ytterligere, har Avinor i 2022 etablert systemer for deteksjon av uautoriserte droneflygninger. Pr i dag er dette systemet etablert på flere enn 10 lufthavner.

Overvåking av flytrafikken

Avinor har fullført installasjonen av såkalt Wide Area Multilateration-utstyr (WAM) med et utstrakt antall antenner på fjelltopper og lufthavner i Norge. Teknologien vil gi et bedre bilde av flytrafikken i luftrommet sammenliknet med tidligere radar-teknologi.



Det er i tillegg innført radardekning i Polaris ACC, sektorgruppe Nord/Oceanic, noe som gir muligheten for overvåking av luftfarten i et område som tidligere ikke har vært innenfor radardekning eller annen type overvåking.

Remote Tower

Driften av fjernstyrte tårn er i løpet av året overført til det nye Remote Tower Centre/RTC i Bodø. I denne transisjonen ble ny og forbedret programvare tatt i bruk. Dette har gitt brukerne av systemet gode og moderne arbeidsverktøy. RTC har gjennom året gått fra å levere tjenester til fire AFIS-enheter til å levere tjenester til åtte. Det er også gjort forberedelser for å ta imot ytterligere tre AFIS-enheter i starten av 2023. I RTC er det tatt i bruk nye driftsmodeller gjennom felles beredskap og avansert sekvensiell drift. Begge disse driftsformene er basert på at en AFIS- fullmektig innehar autorisasjon for to AFIS-enheter. Etter overføringen til det nye RTC-senteret, er Remote Tower System/RTS og RTS utstyr på lufthavnene blitt mer stabilt, inkludert nettverksforbindelse til dette utstyret.

ATM Security

Trusselbildet for luftfarten medførte at insider-trusselen og etterretningstrusselen mot kritisk infrastruktur i 2022 fikk betydelig oppmerksomhet. Generell bevisstgjøring er gjennomført via digitale verktøy og i tillegg til dette har det vært målrettet bevisstgjøring for enkelte grupper ansatte/enheter. Årets trusselvurderinger fra Nasjonal Sikkerhetsmyndighet, NSM, Politiets sikkerhetstjeneste, PST og etterretningstjenesten har påpekt en vedvarende trussel mot digitale flater, inkludert «phishing», samt en erkjennelse av at digitale etterretnings-operasjoner finner sted og må forventes.

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.

Det vises til Avinors års- og bærekraftsrapport 2022 for konsernets redegjørelse for implementeringen av Åpenhetsloven, i årsrapport kapittel 8. Avinors års- og bærekraftsrapport 2022 er publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no, «Investor», «Rapporter og presentasjoner», «Rapporter», og «Alle rapporter».

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av 2022 var det 791 årsverk i Avinor Flysikring AS. Gjennomsnittlig antall årsverk var 928 fordelt på 902 faste årsverk, 9 midlertidige årsverk. I tillegg til dette er det 17 årsverk i flygelederelever. Dette er en oppgang i gjennomsnittlige faste årsverk fra 2021 på ca. 2 %.

Ved utgangen av 2022 var det ingen ansatte i FS som var helt eller delvis permittert.

Sykefraværet i Avinor Flysikring AS var 5,5 % i 2022, en økning fra 4,5% i 2021. Langtidsfraværet over 8 uker utgjorde 2 %. Selskapets mål for sykefravær er på 4,0 % eller lavere.

Selskapet gjennomførte medarbeiderundersøkelse høsten 2022, med en svarprosent på 86 %.

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 807 ansatte ved utgangen av 2022, var det 205 kvinner og 602 menn.

	Kvinner	Menn
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	25,4 %	74,6 %
Andel K/M i midlertidig stilling	38,5 %	61,5 %
Andel K/M i deltid	45,5 %	54,5 %
Andel K/M som har tatt ut foreldrepermisjon*	36,5 %	63,5 %



Tabellen over viser fordelingen av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- og deltidsstilling. Tallene inkluderer flygelederelever. Avinor flysikring hadde ved årsskiftet 13 midlertidige stillinger, hvorav 5 kvinner og 8 menn, som da utgjorde 1,4% av totale ansatte. Det var 11 ansatte i deltidsstillinger i 2022, hvorav 5 var kvinner og 6 var menn, hhv. 0,6% og 0,7% av totale populasjonen.

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 31,6 uker, men menn i snitt tar ut 13,0 uker.

Ved utgangen av 2022 var det ingen kvinner i toppledelsen av Avinor Flysikring AS.

Avinor Flysikring AS' arbeid med mangfold

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

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

Avinor arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, og hindre diskriminering. I tillegg jobber 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 null toleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og beholde de vi trenger for å lykkes med fremtidens oppgaver.

Konsernledelsen har tidligere vedtatt en detaljert handlingsplan for likestilling og mangfold. Dette arbeidet er revitalisert i 2022, og det er lagt konkrete planer for videre oppfølging i 2023. Avinors mangfoldsløfter:

- Vi skal være kjent for å verdsette menneskelige forskjeller, store og små, som en styrke for Avinor.
- Alle skal ha like muligheter i Avinor, og vi har null toleranse for diskriminering og forskjellsbehandling på alle nivåer.
- Alle ansatte skal bidra til et inkluderende arbeidsmiljø som støtter opp om våre verdier åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert.
- Alle ledere skal aktivt oppmuntre til, legge til rette for og være rollemodeller for mangfold. Vi skal våge å gi alle ansatte tillit og muligheter til å lykkes. Gjennom det utgjør vi en forskjell for våre ansatte og samfunnet vi er en del av.



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

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

Det er videre lagt vekt på økt mangfold innen flygeleder- og AFIS- yrket gjennom de rekrutteringskampanjene som gjennomføres i selskapet. Våren 2022 ble det gjennomført et AFIS opptak, hvor 41% av søknadsmassen på 86 kandidater var kvinnelige søkere, og av 10 elever var 30 % kvinner. Det ble ikke gjennomført uttak til Flygelederutdanningen i 2022.

Bevisstgjøring og mangfold

I 2022 ble både kvinnedagen og Pride markert internt og på lufthavnene. Markeringene synliggjør Avinors verdier, og bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte. Avinor deltar i She index, en rangering av virksomheters arbeid med likestilling.

Flysikring etablerte et nettverk for kvinnelige ledere som har som formål å bygge relasjoner på tvers i organisasjonen og sammen se på hva som skal til for å motivere unge (kvinner og menn) til å søke/ta på seg lederoppgaver/ansvar. Planen fremover er å komme med innspill til en handlingsplan for økt mangfold.

Avinor Flysikring jobber aktivt for å skape en virksomhet med plass til alle gjennom å forebygge sykefravær og frafall fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. Avinor Flysikring deltar med representanter inn i et partssammensatt IA-utvalg underlagt det sentrale Arbeidsmiljøutvalget i Avinor. IA-utvalgets oppgaver skal støtte opp om den forebyggende sykefraværsoppfølgingen i konsernet og arbeide for preventiv tiltaksbygging i alle deler av organisasjonen.

Arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Avinor Flysikring jobber systematisk med HMS for å forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom, med vekt på kontinuerlig forbedring. H1 og H2 verdi for 2022 var hhv. 0,6 og 1,2. Det var ingen alvorlige personskader. De viktigste aktivitetene i 2022 har vært:

- Ny HMS-strategi for perioden 2023-2025 for konsernet er utarbeidet og besluttet ved utgangen av 2022.
- Koordinering av konsernets HMS-aktiviteter mellom Avinor AS og Avinor Flysikring AS, bl.a. innen styringssystem, opplæring og oppbygging av felles HMS-nettsted. Dette arbeidet fortsetter i 2023.
- Gjennomføring av et fornyet «Grunnkurs arbeidsmiljø» for ledere, verneombud og AMU-medlemmer. Kurset legger fra 2022 økt vekt på psykososiale forhold og er felles for ansatte i hele konsernet.
- Opplæring av ledere i sykefraværsoppfølging, i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Det vises til Avinors års- og bærekraftsrapport, kapittel 7. Årsregnskapet er publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no.



FORHOLD SOM PÅVIRKER FREMTIDIG 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. Det ligger an til at krigen kan bli langvarig og gi langsiktige utfordringer for europeisk luftfart.

Rammebetingelser og avgiftsutvikling for underveistjenesten

Nytt utpekingsvedtak

Avinor Flysikring er utpekt leverandør av underveistjenesten i Norge frem til utløpet av 2024. For bl.a. å sikre forutsigbarhet for ATM-investeringene fremover, vil det bli startet innledende diskusjoner med Samferdselsdepartementet om nærmere innhold og vilkår i nytt utpekingsvedtak for underveistjenesten etter 2024.

Utviklingen av europeisk regelverk (SES2+)

EUs besluttede organer har forhandlet i over halvannet år om det nærmere innholdet i det nye regelverket for europeisk luftfart i det såkalte SES2+ regelverket uten å komme til enighet på en del sentrale forhold. Dette dreier seg i hovedsak om spørsmål rundt overføring av myndighet fra det enkelte lands nasjonalstat til sentraleuropeiske organer. Dersom det ikke oppnås enighet om det nye regelverksforslaget, vil EU måtte re-vurdere sin målsetting og ambisjon med SES2+. Dette er en lite ønsket situasjon. Det vil i så fall bli oppfattet som en regulatorisk fiasko at EU ikke klarer å enes om et regelverk som er i tråd med den europeiske teknologiutviklingen.

Ytelsesplan i RP3

Revidert ytelsesplan for RP3 ble signert av norske myndigheter i november 2021 og formelt godkjent i 2022. Politiske føringer forventes å få større effekt på den nasjonale ytelsesplanen enn tidligere og også få negative konsekvenser for fremtidig underveisavgift.

Avgiftsutvikling i Referanseperiode 4(RP4)

Neste referanseperiode for underveistjenesten (RP4) gjelder for årene 2025-2029. Det er en utfordring for selskapet å anslå presist betydningen de store investeringene vil kunne få for avgiftsnivået i perioden. De europeiske myndighetskravene i RP4 låser bl.a. inntektene til den enkelte tjenesteleverandør i perioden. Det er et strengt regelverk for godkjenning av avvik mellom



planlagte og faktiske kostnader. Dette innebærer en risiko i en periode hvor Avinor Flysikring gjør store investeringer som selskapet risikerer å ikke få finansiert gjennom avgiftsfastsettelsen. Det er derfor avgjørende å utarbeide en oppdatert og realistisk investeringsplan for hele planperioden og ha tett dialog med eier og regulator rundt problemstillingen.

EUs arbeid med avklaring av rammebetingelsene for RP4 går tregt. De nasjonale tilsynene har fått frist til 1.juni 2023 med å legge frem et foreløpig tallgrunnlag rundt kostbaser og tallgrunnlag som skal være gjeldende for RP4. EU-kommisjonen vil innen 1.oktober 2023 offentliggjøre veiledende RP4 «Union Wide Performance targets».

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.

Konkurransen

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

Teknologiutvikling

Avinor Flysikring AS er i en fase med omfattende teknologisk fornying, med flere krevende prosjekter som blant annet innføring av fjernstyrte tårn, ny teknologi for underveistjenesten (Future Air Traffic System, FAS) og overvåking av luftrommet. Prosjektene fører til store investeringskostnader og



ressursuttak i organisasjonen. 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 i Avinor Flysikring AS har i 2022 hatt 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.

Innføring av ny teknologi i underveistjenesten

Innføringen av ny teknologi i underveistjenesten (FAS) gjennom partnerskap med andre europeiske flysikringsleverandører, er det mest betydningsfulle teknologiprojektet for Avinor Flysikring AS i tiden fremover. Teknologiskiftet vil i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Pandemien har forsinket implementeringen; noe som vil forsinke gevinstoppnåelse tilsvarende. Dette, sammen inntektsbortfallet som følge av trafikknedgangen fører til at Avinor-konsernet fikk mindre økonomiske rammer å investere for.

Europeisk teknologiutvikling

EU kommer til å satse sterkt på teknologiutviklingen i europeisk luftfart i årene fremover. EUs teknologiske program, SESAR, vil gjennom konsortiet SESAR Joint Undertaking (JU), få fordoblet sine budsjetter. Dette partnerskapet vil også inkludere nye, disruptive luftromsbrukere, så som dronebrukere. Det eksisterende europeiske veikartet for teknologiutvikling i ATM Masterplan, vil bli oppdatert for å inkludere digitalisering gjennom det såkalte «Digital European Sky-initiativet». Det vil også bli tatt en vurdering av om eksisterende teknologisk infrastruktur blir overflødiggjort og må fases ut ved innføring av ny teknologi; noe som også er viktig av bærekrafts- og miljøhensyn.

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, 5. mai 2023

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn
Nestleder

Caroline Rostrup
Brandshaug

Sverre Ivar Elsbak

Mari Cybelle Hermansen

Mari Halvorsen Sundgot

Hilde Vedum

Jan-Gunnar Pedersen
Administrerende direktør



Avinor Flysikring AS
Resultatregnskap

Beløp i MNOK	Note	2022	2021
<i>Driftsinntekter:</i>			
Underveistjenester		1 240,4	847,4
Tårntjenester		469,3	447,9
Teknologitjenester		197,8	229,0
AFIS		152,4	0,0
Andre driftsinntekter		61,8	51,2
Sum driftsinntekter	4	2 121,7	1 575,5
<i>Driftskostnader:</i>			
Varekostnader		21,5	31,6
Lønn og andre personalkostnader	5	1 475,0	1 375,2
Av- og nedskrivninger	9, 10	127,7	138,9
Andre driftskostnader	6	456,8	402,1
Sum driftskostnader før verdiendring og andre tap/gevinst, netto		2 081,0	1 947,8
Driftsresultat		40,7	-372,3
<i>Finansinntekter- og kostnader:</i>			
Renteinntekter	7	40,0	4,3
Andre finansinntekter	7	29,1	0,4
Rentekostnader	7	7,5	6,2
Andre finanskostnader	7	20,9	17,1
Finansresultat		40,7	-18,6
Resultat før skattekostnad		81,4	-390,9
Skattekostnad	8	18,4	-85,8
Årsresultat		63,0	-305,1
Utvidet resultat			
<i>Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:</i>			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16, 17	612,9	-601,2
Skatteeffekt		-134,8	132,3
Sum utvidet resultat etter skatt		478,0	-468,9
Årets totalresultat		541,0	-774,0
Tilordnet:			
Aksjonær		541,0	-774,0



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

Avinor Flysikring AS
Balanse

Beløp i MNOK	Note	31.12.2022	31.12.2021
EIENDELER			
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler:</i>			
Utsatt skattefordel	8	557,9	782,5
Andre immaterielle eiendeler	10	20,4	79,6
Sum immaterielle eiendeler		578,3	862,1
<i>Varige driftsmidler:</i>			
Varige driftsmidler	10	335,3	768,7
Anlegg under utførelse	10	116,6	1 355,1
Bruksretteiendeler	9	187,6	252,1
Sum varige driftsmidler		639,6	2 375,9
<i>Finansielle anleggsmidler:</i>			
Investeringer i datterselskap	20	0,2	1,2
Derivater	12	3,7	0,0
Sum finansielle anleggsmidler		4,0	1,2
Sum anleggsmidler		1 221,8	3 239,2
Omløpsmidler			
Kontraktseiendeler		0,0	5,7
Fordringer	11, 13	2 572,5	1 768,8
Derivater	12	0,1	1,6
Bankinnskudd, kontanter og lignende	14	0,0	0,0
Sum omløpsmidler		2 572,6	1 776,1
Sum eiendeler		3 794,5	5 015,3



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

Document ID:
 0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

Beløp i MNOK	Note	31.12.2022	31.12.2021
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital:</i>			
Selskapskapital	15, 16	144,8	365,4
Overkurs	16	445,4	599,6
Annen innskutt egenkapital	16	991,0	991,0
Sum innskutt egenkapital		1 581,1	1 956,0
<i>Opptjent egenkapital:</i>			
Annen egenkapital ikke resultatført	16	-890,1	-1 368,1
Annen egenkapital	16	-171,1	-198,2
Sum opptjent egenkapital		-1 061,2	-1 566,3
Sum egenkapital		519,9	389,6
Gjeld og forpliktelser			
<i>Avsetning for forpliktelse:</i>			
Pensjonsforpliktelser	17	2 450,8	3 232,5
Annen forpliktelse	18	0,0	0,3
Sum forpliktelser		2 450,8	3 232,7
<i>Langsiktig gjeld:</i>			
Derivater	12	0,0	0,0
Leieforpliktelser	9	176,5	233,0
Sum annen langsiktig gjeld		176,5	233,0
<i>Kortsiktig gjeld:</i>			
Leverandørgjeld		78,1	73,3
Betalbar skatt	8	0,0	0,0
Skyldige offentlige avgifter		119,8	125,3
Derivater	12	1,9	1,3
Leieforpliktelser	9	26,2	32,0
Konsernbidrag	16	32,3	0,0
Annen kortsiktig gjeld	11, 18, 19	388,9	928,0
Sum kortsiktig gjeld		647,2	1 159,9
Sum gjeld		3 274,5	4 625,7
Sum egenkapital og gjeld		3 794,5	5 015,3

I Styret for Avinor Flysikring AS, Oslo 5. mai 2023

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn

Caroline Rostrup Brandshaug

Sverre Ivar Elsbak

Mari Cybelle Hermansen

Mari Halvorsen Sundgot

Hilde Vedum

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:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

Avinor Flysikring AS
Kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	Note	2022	2021
Kontantstrømmer fra driften			
Kontantstrømmer fra driften*		151,5	387,1
Mottatte renter		3,4	1,6
Betalte skatter		0,0	8,1
Netto kontantstrøm fra driften		155,0	396,8
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Investering i varige driftsmidler		-348,1	-416,2
Konserninterne renter		26,9	1,6
Konserninterne investeringer		0,9	0,1
Netto konsernbidrag/utbytte		-0,7	0,0
Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse		184,3	48,7
Netto mottatt betaling ved virksomhetsoverdragelser	22	4,4	0,0
Endring i andre investeringer		0,0	0,4
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-132,2	-365,4
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Betaling av leieforpliktelser etter IFRS 16		-9,5	-23,4
Betaling av renter etter IFRS 16		-14,1	-8,2
Betalte renter		0,8	0,2
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-22,7	-31,4
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		2022	2021
Resultat før skatt		81,4	-390,9
Ordinære avskrivninger	9, 10	127,7	138,9
Tap/gevinst anleggsmidler		-7,4	15,4
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)		-11,3	-0,1
Netto finanskostnader		-40,7	18,6
Valuta gevinst/tap på driftsaktiviteter		19,4	-14,9
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-2,6	-27,5
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger		8,7	76,8
Endringer i andre tidsavgrensingsposter		-101,3	89,2
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		77,6	481,3
Kontantstrøm fra driften		151,5	387,1



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

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 regnskapsskikk. Årsregnskapet er vedtatt av selskapets styre 05.05.2023.

Regnskapet for Avinor 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 samsvar 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 regnskapsestimater/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 vesentligste 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

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:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

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 anleggsmidlenes 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. Bruksretteiendeler avskrives over det korteste av kontraksperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Bruksretteiendeler 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. Bruksretteiendeler 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:

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

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 "kundefordringer 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.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

2.10. Finansielle eiendeler - fortsetter

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. Kundefordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. For kundefordringer 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.

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 varekretsløpet. 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 gjennvinnbart beløp. Gjennvinnbart 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.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

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

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 diskonteringsssats for 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. Kontantstrømoppstilling

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

3. Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (inkludert valutarisiko, virkelig verdi renterisiko, flytende rente risiko og prisrisiko), kredittisiko 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, kredittisiko, bruk av finansielle derivater og øvrige finansielle instrumenter samt investering av overskuddslikviditet.

Markedsrisiko

(j) Valutarisiko

Selskapet er eksponert for valutasvingninger 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 valutarisiko 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 31.12.2022 inngått 18 valutaterminkontrakter.

Omtrent halvparten av selskapets inntekter, fra underveistjenester, 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 valutasvingninger i kursen som er benyttet i fakturering til den kursen som gjelder når Avinor Flysikring mottar innbetaling.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

3. Finansielle risikofaktorer - fortsetter

Kreditrisiko

Selskapet har i det vesentligste kreditrisiko 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 kreditrisiko knyttet til en enkelt motpart eller flere motparter som kan sees på som en gruppe pga likheter i kredittrisikoen.

Selskapets kreditrisiko anses i en normalssituasjon som lav. Som følge av koronapandemien har denne risikoen vært økende de siste årene 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 verdimalinger 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 31.12.2022:

<i>Avinor Flysikring AS pr. 31.12.2022</i>	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	0,0	3,8	0,0	3,8
Sum eiendeler	0,0	3,8	0,0	3,8
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	0,0	1,9	0,0	1,9
Sum forpliktelser	0,0	1,9	0,0	1,9
<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

4. Driftsinntekter

Av selskapets totale inntekter i 2022 utgjør MNOK 755,3 (2021: MNOK 588,2) konserninterne inntekter.

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

Beløp i MNOK

Lønnskostnad er for perioden 01.01-31.12

	2022	2021
Lønninger	1 057,5	965,0
Arbeidsgiveravgift	159,5	155,2
Pensjonskostnader	226,0	228,6
Andre ytelser	32,0	26,3
Sum lønnskostnader	1 475,0	1 375,2

Gjennomsnittlig antall årsverk

928

906



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

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

Ytelser til ledende personer:	2022	2021
Lønn/honorar	2,3	2,4
Pensjonskostnader	0,3	0,5
Sum ytelser	2,6	2,9

Administrerende direktør er medlem i selskapets innskuddsbaserte pensjonsordning. Gjensidig oppsigelsesfrist er tre måneder. Ved oppsigelse fra Avinor Flysikring AS er administrerende direktør berettiget til et rimelig sluttvederlag som fastsettes på tidspunktet for oppsigelsen.

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 2022 utbetalt MNOK 0,03 i styrehonorar (2021: MNOK 0,4).

6. Driftskostnader

Beløp i MNOK

Spesifikasjon:	2022	2021
Leie og drift av lokaler	13,8	14,7
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	74,7	82,8
Innleide tjenester	23,5	25,5
Meteorologiske tjenester	50,4	57,5
Konsulentbistand	6,4	8,3
Øvrige driftskostnader	116,5	139,3
Tap på fordringer	-1,7	-11,7
Konserninterne kostnader	173,1	85,8
Sum	456,8	402,1

Kostnadsførte honorar til revisor eks mva:	2022	2021
Lovpålagt revisjon	0,4	0,5
Andre attestasjonstjenester	0,1	0,0
Annen bistand	0,0	0,0
Sum revisjonshonorar	0,5	0,5

Leieavtaler:

Selskapet leier kontorlokaler av morselskapet (Avinor AS). Det er i 2022 kostnadsført MNOK 20,8 (2021: MNOK 19,2).

7. Finansposter

Beløp i MNOK

Finansinntekter	2022	2021
Renteinntekter på konserninterne fordringer	28,0	1,6
Andre finansinntekter	41,1	3,1
Sum finansinntekter	69,1	4,7

Finanskostnader	2022	2021
Konserninterne finanskostnader	6,7	6,2
Andre finanskostnader	21,7	17,2
Sum finanskostnader	28,4	23,3

Netto finansinntekt/-kostnad **40,7** **-18,6**



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

8. Skatt

Beløp i MNOK

Skattekostnad	2022	2021
Betalbar skatt	7,1	0,0
For mye/lite betalt tidligere år	0,1	-6,6
Skatteeffekt konsernbidrag	0,0	-61,2
Endring i utsatt skattefordel justering tidl år.	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	11,1	-18,0
Sum skattekostnad	18,4	-85,8

Betalbar skatt i balansen	2022	2021
Betalbar skatt på årets skattegrunnlag	7,1	0,0
Betalbar skatt på ytet konsernbidrag med skatteeffekt	-7,1	0,0
Betalbar skatt i balansen	0,0	0,0

Avstemming av effektiv skattesats

Skatt av resultat før skatt (22 % / 16 %)	17,9	-86,0
Effekt av for mye/lite betalt tidligere år	0,1	0,0
Korreksjon utsatt skattefordel tidl år	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,0	0,0
Effekt endring skattesats utsatt skattefordel	0,0	0,0
Permanente forskjeller (22% / 16 %)	0,3	0,2
Skattekostnad	18,4	-85,8
Effektiv skattesats	22,6	22,0

Avinor Flysikring AS har i all hovedsak virksomhet i Norge hvor skattesatsen er 22 %. I tillegg har selskapet noe virksomhet på Svalbard hvor skattesatsen er 16 %.

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt	01.01.2022	Resultat	Fisjon og		31.12.2022
			Utvidet resultat	virksomhetsoverdragelser	
Fordringer	-9,8	-1,5			-11,2
Fordring konsernbidrag	0,0				0,0
Anleggsmidler	27,4	-14,1		-19,9	-6,7
Bruksretteiendeler	55,5	-8,6		-5,6	41,3
Leieforpliktelse	-58,3	7,7		6,0	-44,6
Avsetning etter god regnskapsskikk	-0,1				-0,1
Pensjoner	-711,1	-2,0	134,8	39,1	-539,2
Gevinst- og tapskonto	-1,8	-0,5		4,5	2,2
Finansielle instrumenter	0,1	0,3			0,4
Underskudd til fremføring	-84,4	29,8		54,6	0,0
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-782,5	11,1	134,8	78,7	-557,9
Herav balanseført utsatt skattefordel	-782,5				-557,9
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	0,0				0,0

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt	01.01.2021	Resultat	Utvidet resultat		31.12.2021
			resultat	overdragelser	
Fordringer	-14,6	4,8			-9,8
Fordring konsernbidrag	0	0,0			0,0
Anleggsmidler	27,5	-0,1			27,4
Bruksretteiendeler	61,0	-5,5			55,5
Leieforpliktelse	-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
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0			0,0
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

Utsatt skattefordel	2022	2021
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-546,6	-772,7
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-11,3	-9,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-557,9	-782,5

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 AS, 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:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

9. Leieavtaler

Beløp i NOK

Leieavtaler som balanseføres - bruksretteiendeler

	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Sum
Per 1. januar 2021			
Anskaffelseskost	7,9	329,3	337,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-0,7	-59,1	-59,9
Balansført verdi 01.01.	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
Regnskapsåret 2022			
Balansført verdi 01.01.	1,7	250,4	252,1
Avgang kostpris ved fisjon (note 22)	-2,6	-41,1	-43,8
Endring leieavtaler	0,0	-11,3	-11,3
Avgang avskrivninger ved fisjon (note 22)	1,0	17,3	18,3
Årets avskrivninger	0,0	-27,7	-27,7
Balansført verdi 31.12.	0,0	187,6	187,7
Per 31. desember 2022			
Anskaffelseskost	0,0	297,0	297,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-109,4	-109,4
Balansført verdi 31.12.	0,0	187,6	187,6
Avskrivningsperiode (år)	0	3-17	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	

MNOK 159,4 av balanseførte bruksretteiendeler pr 31. desember 2022 (MNOK 189,0 per 31. desember 2021) 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	2022	2021
Forpliktelse 01.01.	265,0	284,9
Avgang forpliktelser ved fisjon	-27,3	0,0
Tilgang av leieforpliktelser	0,0	8,9
Avgang av leieforpliktelser	0,0	-5,5
Endring leieforpliktelser	-11,3	0,0
Betaling av hovedstol	-23,8	-23,4
Betaling av renter	-7,2	-8,2
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	7,2	8,2
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0
Balansført verdi 31.12.	202,7	265,0
Kortsiktige leieforpliktelser	26,2	32,0
Langsiktige leieforpliktelser	176,5	233,0
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-31,0	-31,6

MNOK 171,6 av balanseførte leieforpliktelser pr 31. desember 2022 (MNOK 197,6 per 31. desember 2021) 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 2022 er beregnet til 3,49 prosent (2021: 2,70 prosent).

Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser presenteres på linjen for finanskostnader i resultatregnskapet. I kontantstrømpoppstillingen presenteres betaling av hovedstol på linjen for nedbetaling av gjeld mens rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser 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 2022 utgjør MNOK 27,8 (2021: 32,0). Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software.

Fremtidige leiebetalinger knyttet til balanseførte leieavtaler forfaller som følger	Nominelt	Nåverdi
Under 1 år	26,6	26,2
1-5 år	127,4	115,4
Over 5 år	82,2	61,1
Sum	236,2	202,7



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

9. Leieavtaler - fortsetter

Anvendte praktiske løsninger

Selskapet innregner ikke leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelses og bruksretteiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalningene når de inntreffer. Selskapet innregner heller ikke leieforpliktelses og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler. Kostnadsførte utgifter knyttet til kortsiktige leieavtaler og leieavtaler med lav verdi i 2022 utgjør ca MNOK 1,3 (2021: MNOK 1,2).

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

Per 31. desember 2022 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

10. Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Transport- midler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1 januar 2021						
Anskaffelseskost	1,1	333,6	47,0	1 304,5	7,2	1 693,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-80,5	-32,4	-902,4	-2,8	-1 018,2
Balansført verdi 01.01	1,1	253,0	14,7	402,0	4,4	675,3
Regnskapsåret 2021						
Balansført verdi 01.01	1,1	253,0	14,7	402,0	4,4	675,3
Tilgang	0,0	15,2	0,2	190,5	0,0	205,9
Avgang (anskaffelseskost)	0,0	0,0	-0,8	-149,1	0,0	-149,9
Avgang (akk. avskrivning)	0,0	0,0	0,8	133,0	0,0	133,8
Årets avskrivninger	0,0	-12,8	-2,7	-80,7	-0,3	-96,4
Balansført verdi 31.12	1,1	255,5	12,2	495,7	4,2	768,7
Per 31 desember 2021						
Anskaffelseskost	1,1	348,8	46,4	1 345,9	7,2	1 749,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-93,3	-34,3	-850,2	-3,0	-980,8
Balansført verdi 31.12	1,1	255,5	12,2	495,7	4,2	768,7
Regnskapsåret 2022						
Balansført verdi 01.01	1,1	255,5	12,2	495,7	4,2	768,7
Tilgang		237,2	2,0	110,5		349,7
Avgang (anskaffelseskost)		-0,5	-1,9	-62,2		-64,6
Avgang (akk. avskrivning)		0,3	1,4	62,2		63,9
Avgang ved fisjon (anskaffelseskost, note 22)		-161,1	-45,9	-1 331,1		-1 538,1
Avgang ved fisjon (akk. avskrivning, note 22)		3,5	34,6	805,4		843,5
Årets avskrivninger		-18,7	-1,9	-66,9	-0,3	-87,8
Balansført verdi 31.12	1,1	316,3	0,4	13,6	3,9	335,3
Per 31 desember 2022						
Anskaffelseskost	1,1	424,5	0,6	63,1	7,2	496,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-108,3	-0,1	-49,5	-3,3	-161,2
Balansført verdi 31.12	1,1	316,3	0,4	13,6	3,9	335,3
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	5 - 15 år	5 - 50 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

Beløp i MNOK

	AUU	Andre immaterielle eiendeler
Per 1 januar 2021		
Anskaffelseskost	1 171,0	251,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-201,2
Balansført verdi 01.01	1 171,0	50,3
Regnskapsåret 2021		
Balansført verdi 01.01	1 171,0	50,3
Tilgang	184,2	42,7
Årets avskrivninger	0,0	-13,5
Balansført verdi 31.12	1 355,1	79,6
Per 31 desember 2021		
Anskaffelseskost	1 355,1	294,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-214,7
Balansført verdi 31.12	1 355,1	79,6



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

10. Varige driftsmidler - fortsetter

	AUU	Andre immaterielle eiendeler
Regnskapsåret 2022		
Balansført verdi 01.01	1 355,1	79,6
Tilgang	83,6	8,9
Avgang (anskaffelseskost)	-270,4	0,0
Avgang ved fisjon (anskaffelseskost, note 22)	-1 051,7	-234,4
Avgang ved fisjon (akk. avskrivning, note 22)	0,0	178,6
Årets avskrivninger	0,0	-12,2
Balansført verdi 31.12	116,6	20,4
Per 31 desember 2022		
Anskaffelseskost	116,6	68,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-48,3
Balansført verdi 31.12	116,6	20,4

Økonomisk levetid 10 år
Avskrivningsmetode Lineær

Nedskrivningstester, beregning av gjenvinnbart beløp

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balansført verdi. En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balansført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med dragrad 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, estimering og verdsettelse av fremtidige kontantstrømmer, 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 fra 2020 og til og med første kvartal 2022. Økt fokus på klima, miljø og bærekraft bidrar til press på omstilling for luftfarten og endring i reisevaner. Krigen i Ukraina og følgende den har for verdensmarkedene bidrar til økt usikkerhet rundt forventning om fremtidige inntekter.

De negative effektene er fortsatt vurdert som nedskrivningsindikatorer for Avinor Flysikring. Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av 2022 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser.

Usikkerhet om pandemiens ringvirkninger, klimarisiko, spenninger i verdensmarkedene som følge av krigen i Ukraina samt regulering av selskapets inntekter øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene.

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 i norske kroner og neddiskonteres basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinor Flysikring sin virksomhet.

Det er høy usikkerhet knyttet til trafikkprognoser. 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 2022 er angitt nedenfor og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

Nøkkelforutsetning	Avinor Flysikring
Driftsmargin 2023	-1,8 %
Driftsmargin 2028	3,3 %
Inntekter i 2023 i % av 2019 *	98,2 %
Inntekter i 2028 i % av 2019 *	123,9 %
Driftskostnader i 2023 av 2019 *	109,9 %
Driftskostnader i 2028 i % av 2019 *	133,8 %
Vekstfaktor i terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,0 %

* 2019 siste 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 forutsatt realøkning i avgiftene som Avinor krever inn. For lufthavnavgiftene er det i år 6 lagt til grunn en kontantstrøm som gir avkastning på investert kapital lik avkastningskravet.

Lufthavnavgifter er regulert etter "single till" (samfinansiering av lufthavnavgifter og kommersielle inntekter for alle lufthavnene under ett), som tilsier en regulering slik at Avinor over tid oppnår en resultatmargin som samsvarer med avkastningskravet. For underveisavgifter forutsettes det at fremtidige ytelsesplaner gir en avkastning tilsvarende avkastningskravet. Kontantstrømmen fra år 6 og framover er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2,0 % 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. Det forventes at klima og bærekraft vil bidra til varige endringer i reisevaner. Dette er hensyntatt i prognosene gjennom forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser), som igjen er prognostisert til en beregnet framtidig nedgang i reisende på 3,2 millioner i analyseperioden. Effektene forventes å komme gradvis i perioden 2023 og utover. Avkastningskravene som benyttes er vurdert ved utgangen av 2022 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

10. Varige driftsmidler - fortsetter

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med 650 mnok. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall per 31. desember 2022.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse årsregnskapet for 2022 er det usikkerhet knyttet til hvordan fokus på klima og bærekraft, krigen i Ukraina samt økt usikkerhet i verdensmarkedene vil kunne påvirke reiseaktiviteten og virksomheten fremover. 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: -1,0 %	650	0
Driftsmargin: -2,0 %	100	400
Driftsinntekter: -1,0 %	550	0
Driftsinntekter: -2,0 %	0	500
Vekst i terminalledd: -0,5 %	950	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	800	0
Avkastningskrav: +0,5 %	900	0
Avkastningskrav: +1,0 %	750	0

11. Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Mellomværende med selskap i samme konsern

Per 31.12.2022	Svalbard		Sum
	Avinor AS	Lufthavn AS	
Kundefordringer selskap samme konsern	162,4	3,9	166,4
Fordringer	35,0	0,0	35,0
Konsemlbidrag	1 050,0	0,0	1 050,0
Fisjonsfordring	900,0	0,0	900,0
Sum fordringer	2 147,4	3,9	2 151,3
Leverandørgjeld selskap samme konsern	61,9	0,0	61,9
Annen kortsiktig gjeld	161,3	4,7	165,9
Sum gjeld	223,2	4,7	227,9

12. Derivat

Beløp i MNOK

	2022	2021	Endring
Eiendeler			
Valutaterminkontrakter	3,8	1,6	2,2
Gjeld			
Valutaterminkontrakter	1,9	1,3	0,7
Sum	1,9	0,3	1,5
Netto endring			1,5
Spesifikasjon av netto endring:			
Verdiendringer, resultatført som finansinntekter- og kostnader	1,9	0,3	-1,5
Netto endring			-1,5

13. Fordringer

Beløp i MNOK

	2022	2021
Kundefordringer		
Kundefordringer	205,0	206,2
Påløpne ikke fakturerte inntekter	98,9	93,5
Avsetning tap på kundefordringer	-51,7	-48,3
Bokført verdi kundefordringer	252,2	251,4
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,0	0,0
Kortsiktige fordringer		
Kundefordringer	153,3	157,8
Konserninterne fordringer	2 278,5	1 476,3
Påløpne ikke fakturerte inntekter	98,9	93,5
Forskuddsbetalte driftskostnader	28,9	29,8
Andre kortsiktige fordringer	13,0	11,4
Sum kortsiktige fordringer	2 572,5	1 768,8



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

13. Fordringer - fortsetter

Covid-19 pandemien rammet luftfartsnæringen hardt og medførte økt kredittrisiko. Dette har medført en betydelig økt avsetning til tap på kundefordringer i perioden etter 2019. Dette er fortsatt gjeldende ved utgangen av 2022.

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.

14. Bankinnskudd, kontanter og lignende

Beløp i MNOK

Beholdning av kontanter ved periodens slutt fremgår av kontantstrømpstillingen. Selskapet er deltaker i konsernkontosystemet som er etablert i Avinor-konsernet. Avinor AS står som konsernkontoinnehaver. Selskapene som deltar i konsernkontoordningen er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort. Selskapet har pr 31.12.22 MNOK 127,2 (31.12.21: MNOK 230,5) innestående på konsernkontoordningen. Saldoen er presentert under "Fordringer" i balanseoppstillingen. Konsernet hadde pr 31.12.22 totalt MNOK 1.187,9 innestående knyttet til konsernkontoordningen (31.12.21: MNOK 2.050,0).

Det er etablert bankgaranti på MNOK 72,5 for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Stille bankgaranti overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31.12.2022.

15. Antall aksjer, aksjeeier med videre

Beløp i MNOK

	Antall aksjer 31.12.2021	Pålydende 31.12.2021	Aksje-kapital 31.12.2021
Ordinære aksjer	36 500	0,01001	365,4
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
Ordinære aksjer	36 500	0,00397	144,8
Sum	36 500	0,00397	144,8

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

16. Egenkapital

Beløp i MNOK

	Aksjekapital	Overkurs	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital ikke resultat- ført	Annen egenkapital	Total
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
Konsernbidrag			538,8			538,8
Balansført verdi 31.12.2021	365,4	599,6	991,0	-1368,1	-198,2	389,6
Balansført verdi 01.01.2022	365,4	599,6	991,0	-1368,1	-198,2	389,6
Årsresultat					63,0	63,0
Estimatavvik pensjoner ført over utvidet resultat - netto etter skatt				478,0		478,0
Fisjon (note 22)	-220,6	-154,2				-374,8
Virksomhetsoverdragelser (note 22)					-10,1	-10,1
Konsernbidrag					-25,9	-25,9
Balansført verdi 31.12.2022	144,8	445,4	991,0	-890,1	-171,1	519,9

17. 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). Ytelserne er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon.

Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 01.01.2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

17. Pensjoner - fortsetter

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. Alle 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:

	2022	2021
Kostnader knyttet til innskuddspensjoner og privat AFP	96,3	99,8
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	41,2	61,4
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0
Rentekostnad	133,9	84,3
Avkastning på pensjonsmidlene	-71,4	-42,8
Ansattes 2 prosent innskudd	-2,2	-2,8
Administrasjonskostnader	0,3	0,5
Arbeidsgiveravgift	27,9	28,2
Årets pensjonskostnad (note 5)	226,0	228,7

Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler:

	2022		2021			
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	4 976,8	478,4	5 455,2	4 452,6	394,5	4 847,1
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	25,9	15,1	41,0	13,6	45,5	59,1
Rentekostnad	123,9	10,0	133,9	77,9	6,4	84,3
Virksomhetsendringer	-371,1	0,0	-371,1	0,0	0,0	0,0
Aktuarielle gevinster og tap	-522,4	-42,3	-564,7	509,3	42,5	551,8
Utbetaling pensjon	-81,6	-11,2	-92,9	-76,5	-10,5	-87,0
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	4 151,5	450,0	4 601,5	4 976,8	478,4	5 455,2
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1.	2 621,7	0,0	2 621,7	2 607,8	0,0	2 607,8
Avkastning på pensjonsmidler	71,4	0,0	71,4	42,8	0,0	42,8
Virksomhetsendringer	-215,9	0,0	-215,9	0,0	0,0	0,0
Premieinnbetalinger	85,0	0,0	85,0	22,8	0,0	22,8
Aktuarielle gevinster og tap	-27,6	0,0	-27,6	24,9	0,0	24,9
Utbetaling av pensjoner	-81,6	0,0	-81,6	-76,5	0,0	-76,5
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	2 453,1	0,0	2 453,1	2 621,7	0,0	2 621,7
Netto pensjonsforpliktelse	1 698,4	450,0	2 148,4	2 355,1	478,4	2 833,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	238,9	63,4	302,4	331,7	67,3	399,0
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 937,3	513,4	2 450,8	2 686,8	545,7	3 232,6
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	125,2		125,2	85,1		85,1
Forventet premiebetaling neste år	173,9		173,9	85,6		85,6
Forventet utbetaling neste år	-83,8		-83,8	-79,2		-79,2



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

17. Pensjoner - fortsetter

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.

	2022	2021
Diskonteringsrente	3,20 %	1,90 %
Lønnsvekst i prosent	3,50 %	2,75 %
Pensjonsregulering i prosent	2,60 %	1,75 %
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. Den veide gjennomsnittlige durasjonen på pensjonsforpliktelsene er 27,3 år.

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

Alder	Forventet levealder		Dødssannynlighet		Uføresannsynlighet	
	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	-976,7	1 313,2
Lønnsvekst i prosent	95,1	-90,9
G-regulering i prosent	597,4	-497,7
Pensjonsregulering i prosent	560,1	-471,4

18. Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

	Sum
Balanse 31. desember 2021	5,5
Avsatt	0,0
Reversert	0,0
Benyttet	-5,1
Balanse 31. desember 2022	0,3
Kortsiktige forpliktelser ført som annen kortsiktig gjeld	0,3
Langsiktig del avsetning forpliktelser	0,0

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

19. Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	2022	2021
Feriepenger	109,0	115,3
Forskudd fra kunder	23,7	22,3
Lønn og sosiale kostnader	10,8	23,5
Periodisering drifts- og investeringskostnader	10,5	138,0
Konsernintern gjeld	227,9	627,5
Øvrig kortsiktig gjeld	7,1	1,47
Sum	388,9	928,0

20. Investering i datterselskaper

Selskapet har ett datterselskap ved utgangen av 2022:

Ninox Air Navigation Services S.L, Spain, 51% eid av Avinor Flysikring AS - opprettet i 2019. Det har ikke vært aktivitet i dette datterselskapet i regnskapsåret 2022.

Tidligere datterselskap FS Air Navigation Services AS er i løpet av 2022 solgt til Avinor AS.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

21. 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.

Konkurs i Flyr AS

Den 31. januar 2023 meldte Flyr AS at de begjærer seg konkurs og alle dets flyvninger innstilles. Konkursen vil ikke i vesentlig grad påvirke Avinor Flysikring AS sin stilling og resultat for 2022. Det er forventet at konkursen vil ha begrenset innvirkning på Avinor Flysikring AS sine resultater for 2023.

22. Fisjon og virksomhetsoverdragelse

Fisjon

Den 1. oktober 2022 ble det gjennomført fisjon hvor virksomhet tilknyttet flynavigasjonstjenester (FNT) ble overført fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

Ved fisjonen ble 205 ansatte overført fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap er fisjonen gjennomført med regnskapsmessig kontinuitet. Det er dermed bokførte verdier i selskapsregnskapet til Avinor Flysikring AS som er videreført i selskapsregnskapet til Avinor AS.

Fisjonen er gjennomført med skattemessig kontinuitet.

Virksomhetsoverdragelser

Det er gjennomført virksomhetsoverdragelser i Avinor-konsernet i løpet av 2022 som også har påvirket Avinor Flysikring AS. Den 1. januar 2022 ble virksomhet tilknyttet 25 ansatte med prosjektkompetanse innen teknologiprojekter solgt fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS. Den 1. februar 2022 ble virksomhet tilknyttet 18 stabsansatte solgt fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS. Den 1. mars 2022 ble AFIS-virksomhet (Aerodrome Flight Information Service) solgt fra Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS til Avinor Flysikring AS. Den 1. oktober 2022 ble FNT-virksomhet (drift og vedlikehold av flynavigasjonstjenester) på Svalbard solgt fra Avinor Flysikring AS til Svalbard Lufthavn AS.

Totalt har virksomhetsoverdragelsene medført en økning i antall ansatte i Avinor Flysikring AS med 79.

Vederlaget ved virksomhetsoverdragelsene er fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap er virksomhetsoverdragelsene gjennomført med regnskapsmessig kontinuitet. Det er dermed bokførte verdier i selskapsregnskapet til selger som er videreført i selskapsregnskapet til kjøper. Forskjell mellom vederlaget til virkelig verdi og overførte bokførte verdier er tilordnet annen egenkapital.

Virksomhetsoverdragelsene er behandlet som skattemessige transaksjoner.



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

Document ID:
0FA77B3FAA7E494D881A5EE4D6B9A8C0

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 2022, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfylder årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022 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. 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, 9. mai 2023
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nyteveit
statsautorisert revisor