

Årsrapport 2023



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

Document ID:
6131ADC5681B49BBB2823DCA3AADD33E

Innholdsfortegnelse

NØKKELTALL 2023 (2022 i parentes)	3
OM AVINOR FLYSIKRING AS	4
VIKTIGE HENDELSER 2023	4
ØKONOMI OG FINANS	7
RISIKOVURDERINGER	8
EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE	9
TRAFIKKUTVIKLING	9
OPPNÅELSE AV YTELSESMÅLENE	10
FLYSIKKERHET	11
SAMFUNNSANSVAR, SAMFUNNSOPPDRAG OG SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER	12
PERSONAL OG ORGANISASJON	13
INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD	14
FORHOLD SOM PÅVIRKER FREMTIDIG ØKONOMISK UTVIKLING	17
ÅRSREGNSKAP MED NOTER 2023	21



NØKKELTALL 2023 (2022 i parentes)

- Innenriks (flybevegelser): 279 074 (290 413) **-4 %**
- Utenriks (flybevegelser): 192 288 (172 100) **+12 %**
- Overflygninger: 74 939 (63 761) **+18 %**
- Oppgang i Norge (flybevegelser) **+4 %**
- Driftsinntekter: 2 214 millioner kroner (2 122) **+4 %**
- Driftskostnader: 2 153 millioner kroner (1 953) **+10 %**
- Resultat etter skatt: 52 millioner kroner (63) **-17 %**
- Antall ÅV: 768 (928) **-17%**
- Kvinneandel i lederstillinger (nivå 2 og 3) *: 21% **+1 %**
- Kvinneandel totalt: 26% (25%) **+1 %**



OM AVINOR FLYSIKRING AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og er underlagt Samferdselsdepartementet. Selskapet har sitt hovedkontor i Oslo, men har tilstedeværelse på enheter i store deler av Norge. Selskapet har ca. 770 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

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, samt bidra til en bærekraftig luftfart.

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 bl.a. 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 2023

Ny teknologi i underveistjenesten

Ny teknologi i underveistjenesten (FAS) gjennom partnerskap med flysikrings- og systemleverandører i andre land, er under utvikling og innføring. Teknologiskiftet vil i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Konsernstyret foretok investeringsbeslutningen i 2022 for å gjennomføre dette systemutviklingsprosjektet for neste generasjons flygeledelse. Teknologiinvesteringen ligger i Avinor AS, mens investeringene i bygg-infrastruktur samt kostnader til opplæring, ligger i Avinor Flysikring. Per 31. desember 2023 var det for investeringene og kostnadene i Avinor Flysikring AS



påløpt i overkant av 150 millioner kroner, og fra og med 2024 vil det påløpe i ytterligere investeringer og kostnader i størrelsesorden 300 millioner kroner.

FAS-programmet har i løpet av 2023 vurdert at det er behov for å re-planlegge og revidere frist for ferdigstilling av prosjektet. Hovedårsaken er at eksisterende plattform, NATCON, er tilpasset både underveis, innflygning og tarntjenester, og det er knyttet stor kompleksitet til å skifte ut eksisterende systemer til ny digital plattform gjennom FAS. Re-planlegging og utsettelse av FAS-programmet vil innebære at Norge ikke vil klare å implementere sentrale europeiske myndighetskrav innen den fastsatte fristen. Det er en utfordring at fristutsettelse medfører brudd med europeiske myndighetskrav, men medfører ingen risiko for tjenesteutøvelsen. Styret i Avinor Flysikring AS har vurdert at fremdrift i FAS-programmet må gjøres i lys av bemanningsprioriteringer og driftsmessig risiko.

Bærekraft og miljø

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+. For Avinor Flysikring AS medfører det at selskapet må sikre ivaretagelse av de forventede europeiske miljøkravene og samtidig sikrer bransjens konkurransedyktighet.

I tillegg innebærer Avinors samfunnsoppdrag bl.a. at det skal legges til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytrafikken. Dette skal ikke være 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, både på egen hånd og i samarbeid med andre aktører, 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.

I 2023 er inn- og utflygninger optimalisert og tilrettelagt for kontinuerlig opp- og nedstigning. Oslo lufthavn Gardermoen, OSL, fikk også i 2023 det beste resultatet i en undersøkelse om kontinuerlig nedstigning (CDO- Continuous Descend Operations), basert på data fra Eurocontrol. I mange år har Norges hovedflyplass plassert seg helt i tet med hensyn til effektiv trafikkavvikling.

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

Overgangen fra bakkebasert navigasjon til bruk av satellitt (Performance Based Navigation - PBN) gir kortere og mer direkte ruteføringer, samt mer energieffektive inn- og utflygninger. Avinor besluttet i 2022 at alle Avinors lufthavner skulle iverksette kurvede innflygninger (RNP-AR), i første omgang på



langbaneplassene, i løpet av perioden frem til 2028. Prosjektet er videreført i 2023 og vil gi betydelig reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp.

På OSL har det vært kurvede innflygninger i en årrekke. Andelen var i 2023 mellom 7- 16 % i måneden, som gir et snitt på 12,9%, noe under målsettingen for 2023 på 15%, men en økning fra 2022. I Q1 2024 blir det implementert et støtteverktøy for lufttrafikkjenesten som vil øke potensialet for å gjennomføre kurvede innflygninger. Målet for OSL i 2025 er justert opp til 25%.

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

Avinor jobber også med luftromseffektivisering internasjonalt, bl.a. i samarbeid med Eurocontrol, gjennom forretningsalliansen Borealis, og interesseorganisasjonene CANSO (Civil Air Navigation Service Organisation) og ACI (Airport Council International). Videre deltar Avinor i det industrielle forskningsprosjektet SESAR 3 – CONCERTO Sol 2 (2023-2026). Prosjektet har fokus på å redusere klimapåvirkning fra utslipp i høye luftlag. Målet er å designe, teste og validere verktøy for å oppdage og unngå områder i luftrommet der det er identifisert økt potensiale for å produsere kondensstriper ved gjennomflyging.

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 2023 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.

Satsing på droner

I 2021 ble det etablert et konsernfelles droneprogram i Avinor AS, hvor Avinor Flysikring AS inngår. Målsettingen med programmet er å være en ledende aktør i utviklingen og styringen av droneaktivitet i Norge, ivareta sikkerheten i luftrommet, se på bruk av droner i egen virksomhet, samt utforske kommersielle muligheter.

I 2023 har det vært stort fokus på deteksjon av uautoriserte droner, og Avinor har slike systemer ved en rekke lufthavner. Avinor Flysikring har implementert dronesystemet Ninox Drone ved 17 lufthavner i Norge hvor det er kontrolltårn. Systemet skal gjøre det enklere for dronebrukere å søke om godkjenning for å fly i kontrollert luftrom rundt lufthavner, samt gjøre det enklere for flygeledere i kontrolltårn å håndtere forespørsler om droneflyvninger. Systemet er gjort tilgjengelig for Android og Apple-brukere, som kan laste ned Ninox Drone-appen til mobiler og nettbrett.



I løpet av 2024 vil det anskaffes et nytt fremtidsrettet system som vil kunne muliggjøre automatisk og autonome flygninger på sikt, for hele landet.

ØKONOMI OG FINANS

Økonomiske resultater

I 2023 hadde Avinor Flysikring AS driftsinntekter på 2 214 millioner kroner, mot 2 122 millioner kroner i 2022, og et resultat etter skatt på 52 millioner kroner, mot 63 millioner kroner i 2022.

Samlede driftskostnader før avskrivninger i 2023 utgjorde 2 153 millioner kroner, mot 1 953 millioner kroner i 2022.

Selskapet hadde i perioden et driftsresultat på 17 millioner kroner. Samlede av- og nedskrivninger utgjorde 43 millioner kroner, mot 127 millioner kroner i 2022. Driftsmarginen var på 1 %. Netto finansresultat utgjorde 49 millioner kroner. Selskapets skattekostnad i 2023 er 15 millioner kroner.

Balanseførte prosjektkostnader per 31. desember 2023 utgjorde 95 millioner kroner og er klassifisert som anlegg under utførelse i balansen.

Negativt estimatavvik i pensjoner for 2023 på 153 millioner kroner før skatt, kommer av endringer i de økonomiske forutsetningene. Nærmere beskrivelser vedr. pensjoner er beskrevet i note 18 til regnskapet.

Selskapets nedskrivningstester har vist at det ikke er grunnlag for nedskrivning av selskapets eiendeler, se nærmere beskrevet i note 9 til regnskapet.

Kontantstrøm og kapitalstruktur

Selskapet hadde en netto kontantstrøm fra driften på 32 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 43 millioner kroner, hvorav 20 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 23 millioner kroner. Av finanskostnader er 5 millioner kroner uten kontantstrømeffekt.

Selskapets total kapital pr. 31. desember 2023 utgjorde 3 676 millioner kroner mot 3 795 millioner kroner per 31. desember 2022. Egenkapitalprosent per 31. desember 2023 er 12,4 %, mot 13,7 % per 31. desember 2022. 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 2023 ikke rentebærende gjeld med kontantstrømeffekt, og likviditetsreserven utgjorde 1 934 millioner kroner i fordring innestående som en del av konsernkontoordningen i Avinor-konsernet.



Disponering av resultatet

Styret foreslår at overskuddet på 52 millioner kroner overføres annen egenkapital. For øvrige bevegelser i egenkapital vises det til note 17 Egenkapital.

Basert på ledelsesgodkjente prognoser, og en forsvarlig egenkapital og likviditet, er årsregnskapet for 2023 utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift (jf. paragraf 3-3a 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 2023 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 en varig forverret og uforutsigbar sikkerhetssituasjon i Europa gjennom Russlands krigføring i Ukraina, samt Sverige og Finlands inntreden i NATO-alliansen.. Norges økte prioriteringer av forsvarssektoren og økte 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 ved god koordinering med Forsvaret.

Selskapets inntekter er eksponert for endringer i flytrafikk og tap av eksisterende kunder. Den forverrede sikkerhetssituasjonen i Europa har ført til usikkerhet knyttet til fremtidig marked- og inntektspotensial. Avinor Flysikring har lagt til grunn en trafikkprognose hvor man i løpet av 2023-24 er tilbake på 2019-nivå.

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. Styret har i løpet av året vurdert om det er behov for å gjøre økonomiske risikoavsetninger pga. potensielle EU-sanksjoner (*Infringement Procedures*) for manglende oppfyllelse av de europeiske myndighetskravene, men kommet frem til at det på nåværende tidspunkt ikke anses nødvendig. Se note 21 Hendelser etter balansedagen.

Avinor Flysikring AS har finansiell risiko knyttet til valutasvingninger på grunn av både inntekter og kostnader i utenlandsk valuta. Dette gjelder i høyest grad inntekten fra underveisområdet 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. 18.

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).

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.

TRAFIKKUTVIKLING

Antall kommersielle flybevegelser økte i 2023 med 4 % mot 2022. Internasjonal trafikk har fortsatt å øke og gikk opp med 12% i forhold til 2022, men er fortsatt 18 % lavere enn i 2019 og er hovedforklaringen på at trafikken totalt fortsatt er nesten 8 % lavere enn i 2019. Overflyvninger økte med 18 %, mens innlandstrafikken har vist en nedgang på 4 % mot 2022.

Offshore helikopter-bevegelser utviklet seg negativt i 2023, og gikk ned med 6 % i forhold til 2022.

Underveisinntekten baserer seg på antall service units og fastsatt underveisavgift. Service units beregnes som et produkt av faktorene distanse og vekt. Antall service units økte i 2023 mot 2022 med 12 %, og ligger nå 4 % under 2019-nivå.



Antall interkontinentale flybevegelser, som er mest relevant for overflyvninger over Norge, økte med om lag 26 % fra 2022 til 2023 – dette er beregnet som sum av relevant trafikk mellom Europa og Nord-Amerika, og mellom Europa og Asia. Til sammenlikning vokste antall overflyvninger hos Avinor med 24 %, så veksten hos Avinor var marginalt lavere enn den generelle markedsveksten. Det kan tyde på at konsekvenser/geografi mtp. Russland ikke lenger påvirker vekstratene, da bevegelsesmønsteret nå har satt seg etter de justeringene som kom etter Ukraina-krigens utbrudd i 2022.

OPPNÅELSE AV YTTELSESMÅLENE

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 «level of effectiveness of safety management» innenfor områdene 'safety policy and objectives, 'safety risk management', 'safety assurance', 'safety promotion' og 'safety culture'. De nasjonale målene i ytelsesplanen for ovennevnte områder, skal minimum være på nivå C som betyr 'Implementing' – defined and standard processes are used for managing. Avinor Flysikring AS tilfredsstiller dette og er i på et høyere nivå enn kravet for flere av områdene ved rapportering for 2023.

Safety Risk Management - Gjennomføring av risikoanalyser og revisjoner gjøres iht. krav og prosesser som beskrevet og dokumentert i styringssystemet til Avinor Flysikring.

Safety Assurance – Flysikring har etablerte og velfungerende prosesser for å følge rapporteringsgrad, mottak av rapporter om luftfartshendelser, undersøkelse og oppfølging av disse. Evt. trender innen luftfartshendelser blir identifisert og fulgt opp.

Safety Policy and Objectives – Avinor AS har felles policy som bla. sier at flysikkerhet skal ha høyeste prioritet og at Just Culture er retningsgivende i arbeidet med sikkerhet. I 2023 ble det gjennomført et arbeid med oppdatering av Just Culture Policy i FS og denne ble publisert januar 2024.

Safety Promotion - Opplæring og trening i Safety Management System (SMS) gjennomføres i flere faser fra ansettelse i Avinor Flysikring. Prosessen for erfaringsoverføring er beskrevet i styringssystemet og det er særlig erfaringer fra rapportering og undersøkelser av luftfartshendelser som deles på en systematisk måte.

Safety Culture – Sikkerhetskultur står sentralt i organisasjonen og på flere nivåer. Ansatte har tillit til rapporteringssystemet og til at rapporter håndteres i tråd med prinsipper for «Just Culture».

Miljø

Ytelsesmålet for miljø er i RP3 definert som «Horizontal en-route flight efficiency». Nasjonalt mål for 2023, som er tilsvarende det felleseuropeiske målet, er maksimalt 1,55 % effektivitet.



Norge har i 2023 hatt en horisontal effektivitet på 1,29%. Dette er klart bedre enn det nasjonale målet for 2023. 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 2023 var maksimalt 0,11 minutter per flight, som er tilsvarende det felleseuropeiske målet på 0,11 minutter per flight.

Norge har i 2023 hatt 0,03 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 2023.

FLYSIKKERHET

Sikkerhetsnivå og Safety Dashboard

Sikkerhetsnivået overvåkes/monitoreres 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 kontinuerlig under utvikling, forbedring og kvalitetssikring.

Registrerte avvik om luftfartshendelser sammen med trafikk tall utgjør datagrunnlaget for Safety Dashboard. 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, samt åpne og ærlige beskrivelser.

Luftfartshendelser med spesielt fokus

Luftfartshendelser med 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). Videre har situasjoner som benevnes «Late detected conflict» et særlig fokus i organisasjonen. Dette er en konflikt som ble oppdaget sent, som er en forløper til en nærpassering og som ble oppdaget og avklart i tide. Nevnte hendelser og situasjoner vurderes å ha et betydelig risikopotensial.



Det er fokus på risikoen forbundet med uautorisert droneflyging og hvordan denne kan reduseres. Dette gjøres blant annet gjennom bidrag til bevisstgjøring og kompetansebygging, utforming og oppfølging av relevante regler og prosedyrer, samt tett samarbeid med brukermiljø, myndigheter og andre tjenesteytere. Avinor har etablert et system for deteksjon av uautoriserte droneflygninger som i 2023 ble etablert på 10 nye lufthavner.

Overvåking av flytrafikken

Avinor har iht strategien for luftromsovervåking fullført implementeringen av WAM (*Wide Area Multilateration*) og snart også ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance – Broadcast*). Sammen med strategisk utvalgte radarer vil dette gi et robust og tilstrekkelig bilde av flytrafikken i luftrommet. Det ble i løpet av 2023 også innført overvåking av kontrollert luftrom i Polaris ACC sektorgruppe Nord/Oceanic luftrom. Dette ved hjelp av satellittbasert ADS-B som muliggjør bedre utnyttelse og effektivitet i dette luftrommet.

Remote Towers

Driften av fjernstyrte tårn utføres i Remote Tower Centre/RTC i Bodø. Dette har gitt brukerne av systemet gode og moderne arbeidsverktøy. RTC leverte ved slutten av 2023 fjernstyrt tårntjeneste til 11 AFIS-enheter. 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. Erfaring viser et stadig mer stabilt Remote Tower System/RTS, inkludert utstyr på lufthavnene.

ATM Security

For 2023 har trusselbildet for luftfarten (ATM spesifikt) omhandlet en skjerpelse av innsider-trusselen, samt økt etterretningsfokus mot kritisk infrastruktur innenfor kjernevirksomhet der det kunne forventes statlig etterretningsvirksomhet. Flysikring har innen forebyggende sikkerhetstjeneste hatt fokus på bevisstgjøring av personell. Det ble gjennomført opplæring og bevisstgjøring av både autorisasjonsansvarlige og nytilsatte innenfor lufttrafikkjenesten.

Trusselvurderingene fra PST, NSM og E-tjenesten har i 2023 vist at det må forventes økt trykk fra andre lands etterretningsorganisasjoner, spesielt mtp kartlegging av kritisk infrastruktur i luftfarten, især fra Russland. Cybertrusselen fremheves som en lavrisiko etterretningsmetode som i stor grad vil benyttes.

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 forelegges 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 2023 for konsernets redegjørelse for implementeringen av Åpenhetsloven, i årsrapportens kapittel 5. Avinors års- og bærekraftsrapport 2023 er publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no, «Investor», «Rapporter og presentasjoner», «Rapporter», og «Alle rapporter».

PERSONAL OG ORGANISASJON

I 2023 var det gjennomsnittlig 768 antall årsverk, hvorav ca. 13 er midlertidige årsverk. Ved slutten av 2023 var det 770 fast ansatte i Avinor Flysikring AS, hvorav 200 kvinner og 570 menn. I tillegg til dette er det 14 årsverk i flygelederelever. Dette er en nedgang i gjennomsnittlige faste årsverk fra 2022 på ca.15 %. Det skyldes i hovedsak teknologi avdelingen i Flysikring ble flyttet til Avinor AS i omorganiseringen i 2022.

Ved utgangen av 2023 var det ingen ansatte i FS som var helt eller delvis permittert.

Grunnet teknisk feil i rapporteringssystemet for sykefraværet i Avinor Flysikring AS er det ikke mulig å oppgi offisielt tall for sykefraværet i 2023. Reelt sykefravær er 5,8 %, og inkluderer da fravær i helger. Selskapets mål for sykefravær er på 4,7 % eller lavere, men målet inkluderer ikke fravær i helger.

Det er i 2023 gjennomført både en Puls undersøkelse i juni, samt medarbeiderundersøkelse (MU) i november/desember, med en svarprosent på 81 %. Avinor Flysikring oppnår gode resultater i MU 2023, og bedre enn tidligere år.

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

Etter pandemien har vi nå på vei tilbake til en mer normal rytme i forhold til rekruttering/seleksjon og utdanning av flygeledere. I 2023 var det oppstart av enhetstrening for to kull, 10 elever i januar og ni elever i september. AFIS grunnutdanning er hentet hjem og gjøres fra september 2023 i regi av Avinor Flysikring. 11 elever var på enhetstrening for AFIS fullmektiger ved starten av 2023, ni av dem ble autorisert i løpet av sommeren 2023. I september startet ett nytt kull med 11 elever på Værnes.



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.

Avinorkonsernet har 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 770 ansatte ved utgangen av 2023, var det 200 kvinner og 570 menn.

	Kvinner	Menn
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	26,2 %	73,8 %
Andel K/M i midlertidig stilling	46,7 %	53,3 %
Andel K/M i deltid	46,4 %	53,6 %
Andel K/M som har tatt ut foreldrepermisjon*	35,2 %	64,8 %
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltid (minst annet hvert år)	0 %	100 %

Tabellen over viser fordelingen av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- og deltidsstilling. Tallene inkluderer flygelederelever. Avinor flysikring hadde ved årsskiftet 15 midlertidige årsverk, hvorav 7 kvinner og 8 menn, som da utgjorde 2% av årsverk ved slutten av året. Ved årsskiftet var det 13 ansatte i deltidsstillinger i 2023, hvorav 6 var kvinner og 8 var menn, hhv. 0,8% og 1% av totale populasjonen.

Ved utgangen av 2023 var det ingen kvinner i toppledelsen av Avinor Flysikring AS.

Avinor Flysikring AS' arbeid med mangfold

Avinor jobber aktivt for likestilling og mangfold. Mangfoldsløftene som ble lansert i 2023 er grunnlaget for dette arbeidet. Det legges til rette for at alle medarbeidere i Avinor skal ha like muligheter for å bruke sin kompetanse og bakgrunn. At våre ansatte er ulike ser vi på som et strategisk konkurransefortrinn. Avinors mangfoldsløfter er:

- 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.

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 tiltrekke 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.

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. I løpet av 2023 ble det gjennomført to AFIS opptak, hvor 25% av søknadsmassen på 212 kandidater var kvinnelige søkere, og av 19 elever var 37 % kvinner. Flygelederopptak, hvor 37 % av søknadsmassen på 998 kandidater var kvinnelige søkere, og av 21 elever var 30 % kvinner.

Kartlegging av lønn

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

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

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

Bevisstgjøring og mangfold

I 2023 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 2023 var hhv. 0,0 og 0,8. Det var ingen alvorlige personskader. De viktigste aktivitetene i 2023 har vært:

- Ny HMS-strategi for perioden 2023-2025 for konsernet ble utarbeidet og besluttet ved utgangen av 2022. Denne har blitt mer detaljert og lagt på et hensiktsmessig nivå.
- Fokuset i HMS-arbeidet har i 2023 i tillegg til systematisk HMS vært å legge større vekt på forebyggende arbeid og arbeidsmiljø i utvidet forstand.
- HMS-arbeidet mellom Avinor AS og Avinor Flysikring AS har blitt mer samkjørt, bl.a. innen styringssystem, gjennom felles prosedyrer, opplæring og oppbygging av et felles HMS-nettsted.
- HMS-nettstedet har blitt ytterligere forbedret som et samlingspunkt for all faglig informasjon, HMS-nyheter, kampanjeinformasjon, resultater, verktøy, styrende dokumenter, kontaktinformasjon m.m.
- Gjennomføring av konsernfelles «Grunnkurs arbeidsmiljø» for ledere, verneombud og AMU-medlemmer.
- HMS-avdelingen har jobbet for å gjøre seg mer kjent og tilgjengelig for ansatte i Avinor Flysikring.

Det vises til Avinors års- og bærekraftsrapport, kapittel 5. Årsregnskapet er publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no.



FORHOLD SOM PÅVIRKER FREMTIDIG ØKONOMISK UTVIKLING

Rammebetingelser og avgiftsutvikling for underveistjenesten

Det er primært eksterne faktorer som er styrende for hvilke betingelser underveistjenesten kan levere sine tjenester til. EUs rammebetingelser setter strenge krav til underveistjenesten i årene fremover, herunder også bindende implementering av ny teknologi gjennom ATM Masterplan (EUs Masterplan for teknologiimplementering i europeisk luftrom).

Tjenesteytelsen for underveistjenesten er delt inn i definerte ytelsesperioder hvor avgiftsnivået i perioden blir vedtatt av EU. Referanseperiode 3 (RP3) går fra 2020 til 2024. Ny referanseperiode 4 (RP4) gjelder fra 2025-29. Norske myndigheter vil formelt godkjenne norsk ytelsesplan i august 2024.

Det er foreløpig uklart hvilken betydning teknologi-investeringene vil kunne få for avgiftsnivået i RP4. Kravene i RP4 låser blant annet inntektene til den enkelte tjenesteleverandør i perioden. Det er et strengt regelverk for godkjenning av avvik mellom planlagte og faktiske kostnader. Det er derfor ennå uklart om avgiftsutviklingen for underveis vil være kostnadsdekkende for selskapet. For å redusere risiko for at Avinor Flysikring AS ikke får finansiert investeringene gjennom avgiftsfastsettelsen, må investeringsplanen være oppdatert og realistisk for hele planperioden, og det må være tett dialog med eier og regulator.

EU har opprettet en finansieringsmekanisme kalt Connecting Europe Facility (CEF) Transport¹, som gir økonomisk støtte for å gjennomføre SES-kravene. Norge har ikke tilgang til midlene, og det er ikke etablert nasjonale finansieringsalternativer. Avinor Flysikring AS- har dermed ikke de samme vilkårene som sine europeiske søsterorganisasjoner og må finansiere det teknologiske skiftet gjennom egne inntekter (underveisavgiften). Dette vil kunne føre til en økning i fremtidig avgiftsnivå, noe som strider mot EUs krav om reduksjon av avgifter i RP4, samt gi høyere avgifter i norsk luftrom og en konkurransemessig ulempe.

Avgiftsutvikling i Referanseperiode 4 (RP4)

EU-kommisjonen publiserte 29.september 2023 veiledende RP4 «Union Wide Performance targets» innenfor områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet og 23.mars 2024 kom et oppdatert utkast. De felles-europeiske målsettingene skal beslutes i EU 1.juni 2024.

De lokale målsettingene skal være konsistente med de felles-europeiske målsettingene som derfor gir strenge føringer for kostnads- og avgiftsutviklingen i RP4.

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. Styret er opptatt av at Avinor Flysikring AS skal få forutsigbare og bærekraftige vilkår for underveistjenesten i årene fremover.

¹ En av tre deler av CEF. De andre er CEF Energi og CEF Digital. Norge er kun med i CEF Digital.



Utviklingen av europeisk regelverk (SES2+)

EUs beslutende organer har i april 2024 klart å bli enig om det nærmere innholdet i det nye regelverket for europeisk luftfart i det såkalte SES2+ regelverket. Den europeiske luftfartsindustrien er bekymret for om endelig vedtak er et resultat av et kompromiss som hindrer utviklingen av et moderne og hensiktsmessig regelverk som er tilpasset den fremtidige teknologiutviklingen i Europa.

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.

Avinor Flysikring AS har tilsvarende imøtekommelse av miljøkravene som en av sine hovedstrategier og i særdeleshet står effektivisering av luftrommet høyt på Avinor Flysikrings strategiske agenda. Avinor Flysikring har en viktig rolle gjennom koordinering og samarbeid i grensesnittet mellom flere interessenter. Avinor Flysikring AS samarbeider både nasjonalt og internasjonalt for å finne tiltak for å optimalisere luftrom, inn-/utflyginger og taxing for reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Konkurranse

Underveistjenesten internasjonalt blir i hovedsak levert av statlige tjenestestøttere 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 liten grad av konkurranseutsetting av tårn- og teknologitjenester innenfor lufttrafikkjenesten i Norge, på ytterligere tårn.

Nåværende leveranseavtale for flykontroll og flynavigasjon på Sandefjord lufthavn, Torp, utløper 31. desember 2024. Ny anbudskonkurranse er igangsatt med en varighet på 8 år (+3 års opsjon) gjeldende fra 1. januar 2025. Utfallet av konkurransen vil kunne påvirke selskapets fremtidige økonomiske utvikling.

Teknologiutvikling

Avinor Flysikring AS er i en fase med omfattende teknologisk fornying, med flere krevende prosjekter som blant annet ny teknologi for underveistjenesten (Future Air Traffic Management System, FAS) og innføringen av fjernstyrte tårn og overvåking av luftrommet. Hoveddelen av investeringene ble overført til Avinor AS i forbindelse med omorganiseringen i 2022. Selv om disse investeringene ikke



ligger i Avinor Flysikring AS, er de likevel med på å påvirke det økonomiske handlingsrommet og ansvaret for Avinor Flysikring AS, og da især FAS-programmet, siden Avinor Flysikring AS er utpekt leverandør for underveistjenesten. 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 2023 hatt tett oppfølging av selskapets inntjening, driftskostnader, finansiering og regulatoriske rammer og krav. Pga. krig i Europa, en mer krevende sikkerhetssituasjon, 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 og effektivisering.

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.

Forverret europeisk sikkerhetssituasjon og uforutsigbare trafikkmønstre

Krigsutbruddet i Ukraina i februar 2022 har gitt uforutsette og betydelige negative konsekvenser for europeisk luftfart. Europeisk luftrom har bl.a. 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 blitt varig 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 og uforutsigbare utfordringer for europeisk luftfart.

Forsvarets interesser og nasjonale sikkerhetsinteresser

Forsvarets interesser og nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover. Dette er særlig aktualisert ved Norges økte forsvarsprioriteringer bl.a. pga. Russlands krigføring med 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, 2. mai 2024

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn
Nestleder

Caroline Rostrup Brandshaug

Dorothy Ann Billett

Mari Cybelle Hermansen

Ørjan Hansen

June Grashof

Lars Vågsdal

Jan Gunnar Pedersen
Administrerende direktør



Avinor Flysikring AS
Resultatregnskap

Beløp i MNOK	Note	2023	2022
<i>Driftsinntekter:</i>			
Underveistjenester		1 380,0	1 240,4
Tårntjenester		504,1	469,3
Teknologitjenester		0,0	197,8
AFIS		216,7	152,4
Andre driftsinntekter		112,9	61,8
Sum driftsinntekter	4	2 213,7	2 121,7
<i>Driftskostnader:</i>			
Varekostnader		9,1	21,5
Lønn og andre personalkostnader	5	1 439,6	1 475,0
Av- og nedskrivninger	9, 10	43,1	127,7
Andre driftskostnader	6	704,7	456,8
Sum driftskostnader før verdiendring og andre tap/gevinst, netto		2 196,5	2 081,0
Driftsresultat		17,2	40,7
<i>Finansinntekter- og kostnader:</i>			
Renteinntekter	7	80,3	40,0
Andre finansinntekter	7	44,1	29,1
Rentekostnader	7	5,5	7,5
Andre finanskostnader	7	70,1	20,9
Finansresultat		48,8	40,7
Resultat før skattekostnad		66,0	81,4
Skattekostnad	8	14,5	18,4
Årsresultat		51,5	63,0
Utvidet resultat			
<i>Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:</i>			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	17, 18	-153,3	612,9
Skatteeffekt		33,7	-134,8
Sum utvidet resultat etter skatt		-119,6	478,0
Årets totalresultat		-68,1	541,0
Tilordnet:			
Aksjonær		-68,1	541,0



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

Avinor Flysikring AS
Balanse

Beløp i MNOK	Note	31.12.2023	31.12.2022
EIENDELER			
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler:</i>			
Utsatt skattefordel	8	576,5	557,9
Andre immaterielle eiendeler	9	17,4	20,4
Sum immaterielle eiendeler		593,9	578,3
<i>Varige driftsmidler:</i>			
Varige driftsmidler	9	395,0	335,3
Anlegg under utførelse	9	95,2	116,6
Bruksretteeiendeler	10	154,4	187,6
Sum varige driftsmidler		644,6	639,6
<i>Finansielle anleggsmidler:</i>			
Investeringer i datterselskap	11	0,2	0,2
Derivater	12	0,0	3,7
Sum finansielle anleggsmidler		0,2	4,0
Sum anleggsmidler		1 238,7	1 221,8
Omløpsmidler			
Fordringer	13, 14	2 436,0	2 572,5
Derivater	12	1,0	0,1
Bankinnskudd, kontanter og lignende	15	0,0	0,0
Sum omløpsmidler		2 437,0	2 572,6
Sum eiendeler		3 675,8	3 794,5



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

Beløp i MNOK	Note	31.12.2023	31.12.2022
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital:</i>			
Selskapskapital	16, 17	144,8	144,8
Overkurs	17	445,4	445,4
Annen innskutt egenkapital	17	991,0	991,0
Sum innskutt egenkapital		1 581,1	1 581,1
<i>Opptjent egenkapital:</i>			
Annen egenkapital ikke resultatført	17	-1 009,7	-890,1
Annen egenkapital	17	-117,2	-171,1
Sum opptjent egenkapital		-1 126,9	-1 061,2
Sum egenkapital		454,2	519,9
Gjeld og forpliktelser			
<i>Avsetning for forpliktelse:</i>			
Pensjonsforpliktelser	18	2 436,1	2 450,8
Annen forpliktelse	19	2,6	0,0
Sum forpliktelser		2 438,7	2 450,8
<i>Langsiktig gjeld:</i>			
Derivater	12	19,4	0,0
Leieforpliktelser	10	152,4	176,5
Sum annen langsiktig gjeld		171,8	176,5
<i>Kortsiktig gjeld:</i>			
Leverandørgjeld		28,3	78,1
Skyldige offentlige avgifter		141,9	119,8
Derivater	12	19,4	1,9
Leieforpliktelser	10	19,5	26,2
Konsernbidrag	17	0,0	32,3
Annen kortsiktig gjeld	14, 19, 20	401,8	388,9
Sum kortsiktig gjeld		611,0	647,2
Sum gjeld		3 221,5	3 274,5
Sum egenkapital og gjeld		3 675,8	3 794,5

I styret for Avinor Flysikring AS, Oslo 2. mai 2024

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn
Nestleder

Mari Hermansen
Styremedlem

Dorothy Billett
Styremedlem

Ørjan Hansen
Styremedlem

June Grashof
Styremedlem

Caroline Rostrup
Styremedlem

Lars Vågsdal
Styremedlem

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:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

Avinor Flysikring AS
Kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	Note	2023	2022
Kontantstrømmer fra driften			
Kontantstrømmer fra driften*		31,7	151,5
Mottatte renter		2,4	3,4
Betalte skatter		0,0	0,0
Netto kontantstrøm fra driften		34,1	155,0
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Investering i varige driftsmidler		-58,9	-348,1
Konserninterne renter		80,1	26,9
Konserninterne investeringer		0,0	0,9
Netto konsernbidrag/utbytte		-32,3	-0,7
Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse		0,0	184,3
Netto mottatt betaling ved virksomhetsoverdragelser	22	0,1	4,4
Endring i andre investeringer		0,0	0,0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-11,0	-132,2
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Opptak av gjeld (konvertert til egenkapital i desember 2020)		0,0	0,0
Nedbetaling av gjeld		0,0	0,0
Betaling av leieforpliktelser etter IFRS 16		-17,7	-9,5
Betaling av renter etter IFRS 16		-5,4	-14,1
Betalte renter		0,0	0,8
Innbetaling av ny egenkapital		0,0	0,0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-23,0	-22,7
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		2023	2022
Resultat før skatt		66,0	81,4
Ordinære avskrivninger	9, 10	43,1	127,7
Tap/gevinst anleggsmidler		0,7	-7,4
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)		0,0	-11,3
Netto finanskostnader		-48,8	-40,7
Valuta gevinst/tap på driftsaktiviteter		11,3	19,4
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		-64,5	-2,6
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger		-165,7	8,7
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		62,6	-101,3
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		127,1	77,6
Kontantstrøm fra driften		31,7	151,5



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

1. Generell informasjon

Avinor Flysikring AS er et aksjeselskap registrert i Norge. Selskapets hovedkontor er lokalisert i Oslo, Drammensveien 144, 0277 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 02.05.2024.

Regnskapet for Avinor Flysikring AS er omfattet i konsernregnskapet til Avinor AS (morselskap) - 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

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.

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.



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

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 lineær 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:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

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:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

2.18. Pensjoner

Selskapet har to hovedordninger for pensjoner: ytelsespensjon og innskuddspensjon.

Ytelsespensjon:

En ytelsesbasert pensjonsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingene er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedato minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet i den samme valuta som ytelsen vil bli betalt og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

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

Ny lov om offentlig tjenestepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Pensjonsopptjeningen i den nye ordningen utgjør en prosentandel av inntekten opp til 12 G. Det innebærer at bruttogarantien faller bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom offentlig tjenestepensjon og regler for folketrygden er vedtatt og ble implementert i regnskapet for 2019.

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

Innskuddspensjon:

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosentsats av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

2.19. Avsetning for forpliktelser

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

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

2.20. Hendelser etter balansedagen

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

2.21. Konsernregnskap

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

2.22. Kontantstrømpstilling

Kontantstrømpstillingen 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 prisisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på å begrense volatiliteten i selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

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

Markedsrisiko

(i) Valutarisiko

Selskapet er eksponert for valutasingninger 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 kontantstrømmen 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 31.12.2023 inngått 14 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 for måneden forut for måneden det faktureres for. Dette medfører at selskapet er eksponert for valutasingninger 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:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

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 31.12.2023:

<i>Avinor Flysikring AS pr. 31.12.2023</i>	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	0,0	1,0	0,0	1,0
Sum eiendeler	0,0	1,0	0,0	1,0
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	0,0	38,7	0,0	38,7
Sum forpliktelser	0,0	38,7	0,0	38,7
<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

4. Driftsinntekter

Av selskapets totale inntekter i 2023 utgjør MNOK 713,4 konserninterne inntekter (2022: MNOK 755,3).

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

Beløp i MNOK

Lønnskostnad er for perioden 01.01-31.12

	2023	2022
Lønninger	1 019,3	1 057,5
Arbeidsgiveravgift	193,5	159,5
Pensjonskostnader	218,7	226,0
Andre ytelser	8,2	32,0
Sum lønnskostnader	1 439,6	1 475,0

Gjennomsnittlig antall årsverk

791

928



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

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

Beløp i MNOK

Ytelser til ledende personer:	2023	2022
Lønn/honorar	2,5	2,3
Pensjonskostnader	0,3	0,3
Sum ytelser	2,8	2,6

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 2023 utbetalt MNOK 0,0025 i styrehonorar (2022: MNOK 0,03).

6. Driftskostnader

Beløp i MNOK

Spesifikasjon:	2023	2022
Leie og drift av lokaler	2,3	13,8
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	23,4	74,7
Innleide tjenester	7,8	23,5
Meteorologiske tjenester	53,5	50,4
Konsulentbistand	5,4	6,4
Øvrige driftskostnader	133,5	116,5
Tap på fordringer	13,0	-1,7
Konserninterne kostnader	465,9	173,1
Sum	704,7	456,8

Kostnadsførte honorar til revisor eks mva:	2023	2022
Lovpålagt revisjon	0,5	0,4
Andre attestasjonstjenester	0,1	0,1
Annen bistand	0,0	0,0
Sum revisjonshonorar	0,6	0,5

Leieavtaler:

Selskapet leier kontorlokaler av morselskapet (Avinor AS). Det er i 2023 kostnadsført MNOK 22,8 (2022: MNOK 20,8).

7. Finansposter

Beløp i MNOK

Finansinntekter	2023	2022
Renteinntekter	0,1	12,0
Renteinntekter på konserninterne fordringer	80,2	28,0
Andre finansinntekter	44,1	29,1
Sum finansinntekter	124,4	69,1

Finanskostnader	2023	2022
Konserninterne finanskostnader	5,1	6,7
Andre finanskostnader	70,6	21,7
Sum finanskostnader	75,6	28,4

Netto finansinntekt/-kostnad **48,8** **40,7**



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

8. Skatt

Beløp i MNOK

Skattekostnad	2023	2022
Betalbar skatt	0,0	7,1
For mye/lite betalt tidligere år	0,0	0,1
Endring i utsatt skattefordel justering tidl år.	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	14,5	11,1
Sum skattekostnad	14,5	18,4
Betalbar skatt i balansen	2023	2022
Betalbar skatt på årets skattegrunnlag	0,0	7,1
Betalbar skatt på ytet konsernbidrag med skatteeffekt	0,0	-7,1
Betalbar skatt i balansen	0,0	0,0
Avstemming av effektiv skattesats		
Skatt av resultat før skatt (22 % / 16 %)	14,5	17,9
Effekt av for mye/lite betalt tidligere år	0,0	0,1
Korreksjon utsatt skattefordel tidl år	0,0	0,0
Permanente forskjeller (22% / 16 %)	0,0	0,3
Skattekostnad	14,5	18,4
Effektiv skattesats	22,0	22,6

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	01.01.2023	Resultat	Utvidet resultat	Virksomhetsoverdragelser	31.12.2023
Fordringer	-11,2	-3,0			-14,2
Anleggsmidler	-6,7	4,2			-2,5
Bruksretteiendeler	41,3	-7,3			34,0
Leieforpliktelse	-44,6	6,8			-37,8
Avsetning etter god regnskapsskikk	-0,1	-0,8			-0,8
Pensjoner	-539,2	36,7	-33,7		-536,2
Gevinst- og tapskonto	2,2	-1,1		0,7	1,7
Finansielle instrumenter	0,4	-8,7			-8,3
Underskudd til fremføring	0,0	-12,3			-12,3
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-557,9	14,5	-33,7	0,7	-576,5
Herav balanseført utsatt skattefordel	-557,9				-576,5
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	0,0				0,0

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt	01.01.2022	Resultat	Utvidet resultat	Fisjon og virksomhetsoverdragelser	31.12.2022
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
Gjeld konsernbidrag	0,0				0,0
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

Utsatt skattefordel	2023	2022
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-561,4	-546,6
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-15,1	-11,3
	-576,5	-557,9
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-576,5	-557,9

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:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

9. 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 2022						
Anskaffelseskost	1,1	348,8	46,4	1 345,9	7,2	1 749,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger		-93,3	-34,3	-850,2	-3,0	-980,8
Balansført verdi 01.01	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)		-161,1	-45,9	-1 331,1		-1 538,1
Avgang ved fisjon (akk. avskrivning)		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		-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
Regnskapsåret 2023						
Balansført verdi 01.01	1,1	316,3	0,4	13,6	3,9	335,3
Tilgang		63,9		15,8	0,6	80,3
Avgang (anskaffelseskost)		-6,2				-6,2
Avgang (akk. avskrivning)		5,5				5,5
Årets avskrivninger		-15,9	-0,1	-3,7	-0,3	-19,9
Balansført verdi 31.12	1,1	363,6	0,4	25,7	4,3	395,1
Per 31. desember 2023						
Anskaffelseskost	1,1	482,2	0,6	78,9	7,8	570,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-118,6	-0,2	-53,2	-3,6	-175,6
Balansført verdi 31.12	1,1	363,6	0,4	25,7	4,3	395,1

Økonomisk levetid
Avskrivningsmetode

IA 10 - 50 år Lineær 15 - 50 år Lineær 5 - 15 år Lineær 5 - 50 år Lineær

Andre
immaterielle
eiendeler

	AUU	Andre immaterielle eiendeler
Per 1. januar 2022		
Anskaffelseskost	1 355,1	294,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-214,7
Balansført verdi 01.01	1 355,1	79,6
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)	-1 051,7	-234,4
Avgang ved fisjon (akk. avskrivning)	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
Regnskapsåret 2023		
Balansført verdi 01.01	116,6	20,4
Tilgang		
Avgang (anskaffelseskost)	-21,4	
Årets avskrivninger		-3,0
Balansført verdi 31.12	95,2	17,4
Per 31. desember 2023		
Anskaffelseskost	95,2	68,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-51,3
Balansført verdi 31.12	95,2	17,4

Økonomisk levetid
Avskrivningsmetode

10 år
Lineær



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

9. Varige driftsmidler - fortsetter

Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

Avinor Flysikring AS har balanseførte eiendeler knyttet til bygninger og inventar som er relatert til drift av flysikringstjenester. Flysikringstjenester er primært fordelt på underveistjenester (som leveres til flyselskaper for overvåkning og kontroll ved flygning i norsk luftrom) og tårn-/AFIS-tjenester (som leveres til lufthavner for tårn- og innflygningstjenester).

Etter omorganiseringen i Avinor-konsernet i 2022, ligger eierskap til teknologiutvikling for flysikringstjenester i morselskapet Avinor AS. Tårn-/AFIS-tjenester gjennomføres i tårnene på den enkelte lufthavn, eller via fjernstyrte tårn i Remote Tower Center i Bodø (som eies av morselskapet Avinor AS). For Avinor Flysikring AS er balanseførte verdier tilknyttet eiendeler og teknologi som benyttes for leveranse av tårn-/AFIS-tjenester av begrenset størrelse. Balanseførte varige driftsmidler og immaterielle eiendeler er primært relatert til eiendeler som benyttes til leveranse av underveistjenester.

Underveistjenestene er regulerte inntekter som er utformet slik at Avinor Flysikring AS over tid skal få dekning for faktiske kostnader og en nødvendig avkastning, gitt at definerte ytelsesmål oppfylles. Per 31. desember er det vurdert at det ikke foreligger indikasjoner på verdifall for balanseførte eiendeler og immaterielle eiendeler i Avinor Flysikring AS.

10. Leieavtaler

Beløp i MNOK

Leieavtaler som balanseføres - bruksretteeiendeler

	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Sum
Per 1. januar 2022			
Anskaffelseskost	2,9	338,1	341,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,1	-87,7	-88,8
Balanseført verdi 01.01.	1,7	250,4	252,1
Regnskapsåret 2022			
Balanseført verdi 01.01.	1,7	250,4	252,1
Avgang kostpris ved fisjon	-2,6	-41,1	-43,8
Endring leieavtaler	0,0	-11,3	-11,3
Avgang avskrivninger ved fisjon	1,0	17,3	18,3
Årets avskrivninger	0,0	-27,7	-27,7
Balanseført verdi 31.12.	0,0	187,6	187,7
Per 31. desember 2022			
Anskaffelseskost	0,0	297,1	297,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-109,4	-109,4
Balanseført verdi 31.12.	0,0	187,6	187,6
Regnskapsåret 2023			
Balanseført verdi 01.01.	0,0	187,6	187,6
Tilgang	0,0	0,0	0,0
Avgang	0,0	0,0	0,0
Endring leieavtaler	0,0	-13,1	-13,1
Årets avskrivninger	0,0	-20,2	-20,2
Balanseført verdi 31.12.	0,0	154,4	154,4
Per 31. desember 2023			
Anskaffelseskost	0,0	297,1	297,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-142,7	-142,7
Balanseført verdi 31.12.	0,0	154,4	154,4
Avskrivningsperiode (år)	0	3-17	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	

MNOK 142,4 av balanseførte bruksretteeiendeler pr 31. desember 2023 (MNOK 159,4 per 31. desember 2022) knytter seg til konserninterne leieavtaler, i hovedsak mot morselskapet Avinor AS.

Bruksretteeiendeler presenteres på egen linje i balanseoppstillingen. Avskrivninger av bruksretteeiendeler presenteres på linjen for av- og nedskrivninger i resultatregnskapet.



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

10. Leieavtaler - fortsetter

Beløp i MNOK

Leieavtaler som balanseføres - leieforpliktelser

Periodens endringer i leieforpliktelser	2023	2022
Forpliktelse 01.01.	202,7	265,0
Avgang forpliktelser ved fusjon	0,0	-27,3
Tilgang av leieforpliktelser	0,0	0,0
Avgang av leieforpliktelser	0,0	0,0
Endring leieforpliktelser	-13,1	-11,3
Betaling av hovedstol	-17,7	-23,8
Betaling av renter	-5,4	-7,2
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	5,4	7,2
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0
Balansført verdi 31.12.	172,0	202,7
Kortsiktige leieforpliktelser	19,5	26,2
Langsiktige leieforpliktelser	152,4	176,5
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-23,0	-31,0

MNOK 157,1 av balanserte leieforpliktelser pr 31. desember 2023 (MNOK 171,6 per 31. desember 2022) 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 2023 er beregnet til 4,05 prosent (2022: 3,49 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 leieforpliktelsen presenteres som betalte renter.

Konsernet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler. Kostnadsførte utgifter knyttet til immaterielle eiendeler i 2023 utgjør MNOK 0,5 (2022: 27,8). Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software.

Fremtidige leiebetalinger knyttet til balanserte leieavtaler forfaller som følger	Nominelt	Nåverdi
Under 1 år	19,8	19,5
1-5 år	116,8	106,2
Over 5 år	62,2	46,2
Sum	198,8	172,0

Anvendte praktiske løsninger

Selskapet innregner ikke leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelser og bruksretteeiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingene når de inntreffer. Selskapet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteeiendeler for kortsiktige leieavtaler. Kostnadsførte utgifter knyttet til kortsiktige leieavtaler og leieavtaler med lav verdi i 2023 utgjør ca MNOK 0,8 (2022: MNOK 1,3).

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

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

11. Investering i datterselskaper

Selskapet har ett datterselskap ved utgangen av 2023:

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 2023.

12. Derivater

Beløp i MNOK

	2023	2022	Endring
Eiendeler			
Valutaterminkontrakter	1,0	3,8	-2,8
Gjeld			
Valutaterminkontrakter	38,7	1,9	36,8
Netto	-37,8	1,9	-39,6
Netto endring			-39,6
Spesifikasjon av netto endring:			
Verdiendringer, resultatført som finansinntekter- og kostnader	-37,8	1,9	39,6
Netto endring			39,6



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

13. Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer	2023	2022
Kundefordringer	331,6	205,0
Påløpne, ikke fakturerte inntekter	0,0	98,9
Avsetning tap på kundefordringer	-64,6	-51,7
Bokført verdi kundefordringer	267,0	252,2
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,0	0,0

Kortsiktige fordringer	2023	2022
Kundefordringer	267,0	153,3
Konserninterne fordringer	2 145,1	2 278,5
Påløpne ikke fakturerte inntekter	0,0	98,9
Forskuddsbetalte driftskostnader	12,9	28,8
Andre kortsiktige fordringer	11,1	13,1
Sum kortsiktige fordringer	2 436,0	2 572,5

Det anses å være økt kredittisiko som følge av sikkerhetssituasjonen i Europa og dette er hensyntatt i avsetning til tap på kundefordringer.

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. Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Mellomværende med selskap i samme konsern

Per 31.12.2023	Svalbard		Sum
	Avinor AS	Lufthavn AS	
Kundefordringer selskap samme konsern	182,4	4,4	186,8
Fordringer	23,9	0,0	23,9
Sum fordringer	206,3	4,4	210,7
Leverandørgjeld selskap samme konsern	34,9	0,2	35,1
Annen kortsiktig gjeld	182,1	4,4	186,5
Sum gjeld	217,0	4,6	221,6

15. Bankinnskudd, kontanter og lignende

Beløp i MNOK

Beholdning av kontanter ved periodens slutt fremgår av kontantstrømpoppstillingen. 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 31.12.23 MNOK 1 934,4 (31.12.22: MNOK 127,2) innestående på konsernkontoordningen. Saldoen er presentert under "Fordringer" i balanseoppstillingen. Konsernet hadde pr 31.12.23 totalt MNOK 1 423 innestående knyttet til konsernkontoordningen (31.12.22: MNOK 1.187,9).

Det er etablert en felles bankgaranti for konsernet på MNOK 195 for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Stille bankgaranti overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31.12.2023.

16. Antall aksjer, aksjeeier med videre

Beløp i MNOK

Ordinære aksjer	Antall aksjer	Pålydende	Aksje-kapital
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
Ordinære aksjer	36 500	0,00397	144,8
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.



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

17. Egenkapital

Beløp i MNOK

	Aksjekapital	Overkurs	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital ikke resultat- ført	Annen egenkapital	Total
Balansført verdi 01.01.2022	365,4	599,6	991,0	-1368,1	-198,2	389,6
Arsresultat					63,0	63,0
Estimatavvik pensjoner ført over utvidet resultat - netto etter skatt				478,0		478,0
Fisjon	-220,6	-154,2				-374,8
Virksomhetsoverdragelser					-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
Balansført verdi 01.01.2023	144,8	445,4	991,0	-890,1	-171,1	519,9
Arsresultat					51,5	51,5
Estimatavvik pensjoner ført over utvidet resultat - netto etter skatt				-119,6		-119,6
Virksomhetsoverdragelser (note 22)					2,4	2,4
Konsernbidrag						0,0
Balansført verdi 31.12.2023	144,8	445,4	991,0	-1009,7	-117,2	454,2

18. Pensjoner

Beløp i MNOK

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Etablerte pensjonsordninger i selskapet tilfredsstiller disse reglene.

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 hatt to hovedordninger for pensjoner.

Ytelsespensjon i Statens pensjonskasse (SPK)

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

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.

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. Ca 35 prosent av pensjonsmidlene i selskapet er simulert som om midlene var plassert i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simulering legges det til grunn at obligasjonen holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene simulert plassert i obligasjoner verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning. Midlene simulert plassert i SPU verdsettes til markedsverdi.

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

Netto pensjonsforpliktelse

Netto pensjonsforpliktelse er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet for øvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

Privat AFP

Selskapet har fra 1. januar 2019 vært tilsluttet ordningen for privat AFP, som er en kollektiv pensjonsordning for tariffestet sektor i Norge. AFP-ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten. Staten dekker en tredjedel av pensjonsutgiftene til AFP, mens tilsluttede foretak dekker to tredjedeler.

Regnskapsmessig er ordningen å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelse i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2024 vil være 2,7 prosent (2,6 prosent i 2023 og 2022) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

18. Pensjoner - fortsetter

Beløp i MNOK

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	2023	2022
Kostnader ved innværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	99,9	96,3
Kostnader ved innværende periodes pensjonsopptjening	36,1	41,2
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0
Rentekostnad	158,2	133,9
Avkastning på pensjonsmidlene	-89,8	-71,4
Ansattes egenandel (innskudd og ytelse)	-13,3	-2,2
Administrasjonskostnader	0,2	0,3
Arbeidsgiveravgift	27,2	27,9
Årets pensjonskostnad (note 5)	218,7	226,0

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

	Sikret	Usikret	2023 Sum	Sikret	Usikret	2022 Sum
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	4 151,5	450,0	4 601,5	4 976,8	478,4	5 455,2
Kostnad innværende periodes pensjonsopptjening	14,4	22,2	36,6	25,9	15,1	41,0
Rentekostnad	142,9	15,2	158,2	123,9	10,0	133,9
Virksomhetsoverdragelser	-5,4	0,0	-5,4	-371,1	0,0	-371,1
Aktuarielle gevinster og tap	202,4	33,1	235,4	-522,4	-42,3	-564,7
Utbetaling pensjon	-91,2	-7,7	-98,8	-81,6	-11,2	-92,9
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	4 414,7	512,7	4 927,4	4 151,5	450,0	4 601,5

Endringer brutto pensjonsmidler:

Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1.	2 453,1	0,0	2 453,1	2 621,7	0,0	2 621,7
Avkastning på pensjonsmidler	89,8	0,0	89,8	71,4	0,0	71,4
Virksomhetsoverdragelser	-3,4	0,0	-3,4	-215,9	0,0	-215,9
Premieinnbetalinger	250,6	0,0	250,6	85,4	0,0	85,4
Administrasjonskostnad	-0,2	0,0	-0,2	-0,3	0,0	-0,3
Aktuarielle gevinster og tap	101,1	0,0	101,1	-27,6	0,0	-27,6
Utbetaling av pensjoner	-91,2	0,0	-91,2	-81,6	0,0	-81,6
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	2 799,7	0,0	2 799,7	2 453,1	0,0	2 453,1

Netto pensjonsforpliktelse

Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	1 615,0	512,7	2 127,7	1 698,4	450,0	2 148,4
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 851,0	585,0	2 436,1	1 937,3	513,4	2 450,8

Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	-62,8		-62,8	125,2		125,2
Forventet premiebetaling neste år	245,6		245,6	173,9		173,9
Forventet utbetaling neste år	-93,7		-93,7	-83,8		-83,8

Endringer i forpliktelsen (beløp inkl arbeidsgiveravgift)

	2023	2022
Endringer i balanseført forpliktelse:		
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 1.1	2 450,8	3 232,5
Resultatført pensjonskostnad	118,2	116,3
Premiebetalinger	-275,4	-95,1
Administrasjonskostnader	0,2	0,4
Utbetaling - usikrede ordninger	-8,8	-12,8
Virksomhetsoverdragelser	-2,3	-177,5
Estimatavvik mot utvidet resultat	153,3	-612,9
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 436,1	2 450,8

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.

	2023	2022
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,30 %	3,20 %
Forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %
Forventet pensjonsregulering	2,80 %	2,60 %
Forventet g-regulering	3,25 %	3,25 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyeligheten for særalderspensjon er estimert til 90 % hvis >55 år, 40 % hvis 55-40 år og 10 % hvis <40 år. Den veide gjennomsnittlige durasjonen på pensjonsforpliktelsene er 22,3 år.



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

18. Pensjoner - fortsetter

Beløp i MNOK

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	0,023 %	0,009 %	0,1148 %	0,1724 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,2638 %	0,5236 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,4064 %	2,4044 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen :

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

Prosentpoeng
Diskonteringsrente
Lønnsvekst i prosent
G-regulering i prosent
Pensjonsregulering i prosent

	+1	-1
Diskonteringsrente	-989,0	1 310,7
Lønnsvekst i prosent	99,5	-94,5
G-regulering i prosent	591,4	-498,3
Pensjonsregulering i prosent	559,7	-475,4

19. Annen avsetning for forpliktelse

Beløp i MNOK

	Sum
Balanse 31. desember 2022	0,0
Avsatt	3,8
Reversert	0,0
Benyttet	-1,2
Balanse 31. desember 2023	2,6

Kortsiktige forpliktelser ført som annen kortsiktig gjeld

Langsiktig del avsetning forpliktelser 2,6

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

20. Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	2023	2022
Feriepenger	113,2	109,0
Forskudd fra kunder	26,6	23,7
Lønn og sosiale kostnader	17,8	10,8
Periodisering drifts- og investeringskostnader	8,8	10,5
Konsernintern gjeld	221,6	227,9
Øvrig kortsiktig gjeld	13,7	7,1
Sum	401,8	388,9

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.

EU-sanksjoner CP1 (Common projects 1)

Som en følge av manglende overholdelse av tidsfrister for ferdigstilling av teknologiprojekter, har EU-kommisjonen offentliggjort hvilke beregninger de vil legge til grunn for økonomiske sanksjoner. Styret har i løpet av året vurdert om det er behov for å gjøre økonomiske risikoavsetninger pga. potensielle EU-sanksjoner (Infringement Procedures) for manglende oppfyllelse av de europeiske myndighetskravene for Norge, men kommet frem til at det på nåværende tidspunkt ikke anses nødvendig, pga. usikkerhet om sanksjonene vil bli gjennomført, og hva størrelsen på beløp på et evt. krav mot Norge vil være.

22. Virksomhetsoverdragelse

Virksomhetsoverdragelser

Det er gjennomført virksomhetsoverdragelse i Avinor-konsernet i løpet av 2023 som også har påvirket Avinor Flysikring AS. Den 1. oktober 2023 ble virksomhet tilknyttet syv ansatte med ansvar for leveranse av drifts- og vedlikeholdstjenester solgt fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

Vederlaget ved virksomhetsoverdragelsen er fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap er virksomhetsoverdragelsen 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.

Virksomhetsoverdragelsen er behandlet som skattemessig transaksjon.



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

Document ID:
69FC5FB97FE24AF1B66936D03423F1C0

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 2023, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar 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 daglig leder (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 regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge. 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, 3. mai 2024
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nytveit
statsautorisert revisor