



TORP
Sandefjord lufthavn



Avgang / Departure



Avgang / Departure



Leiebil
Car Rental →

ÅRSRAPPORT
Sandefjord Lufthavn AS

2020





Innhold

| | |
|---|----|
| Sandefjord Lufthavn AS (SLH) | 4 |
| Styrets perspektiv | 5 |
| Statistikk | 6 |
| Trafikk | 7 |
| Sikkerhet | 8 |
| Ytre miljø | 9 |
| HMS | 10 |
| Ansatte og arbeidsmiljø | 11 |
| Økonomi | 12 |
| Koronavirus og hendelser etter årsavslutning | 14 |
| Disponering av årets resultat | 14 |
| Resultatregnskap | 15 |
| Balanse – aktiva | 16 |
| Balanse – passiva | 17 |
| Kontantstrømoppstilling | 19 |
| Noter til regnskapet | 20 |
| Revisors beretning | 32 |

Årsberetning Sandefjord Lufthavn AS (SLH)

SLHs formål er utbygging og drift av TORP Sandefjord lufthavn (Torp). Torp skal være det foretrukne flyplassalternativet for alle som bor mellom Drammen og Arendal, samt deler av Viken. Flyplassen skal oppleves som tilgjengelig, enkel, vennlig og presis for alle passasjerer, kunder, samarbeidspartnere og for omgivelsene.

SLH har konsesjon fra Samferdselsdepartementet for å anlegge og drive Torp som sivil lufthavn frem til og med 31. desember 2030. Med hjemmel i forskrift 25. august 2015 nr. 1000 om sertifisering av flyplasser mv, ble Torp sertifisert den 7. desember 2017 i henhold av forordning (EU) nr. 139/2014 ADR.AR.C.035 med vedlegg. Torp er dermed sertifisert som lufthavn med SLH som flyplassoperatør, jf. ADR.AR.C.035 b).

Tabell 1: **Eiere**



| | |
|------------------------------------|----------------|
| Vestfold og Telemark fylkeskommune | 43,26 % |
| Sandefjord kommune | 43,26 % |
| Vestfold Flyplassinvest AS | 13,48 % |

På torp.no finnes ytterligere informasjon og rapporter.

Konsern

Konsernet består av Torpveien 125 AS, AS Vestfold Eiendomspart III, KS Terminalbygg Sandefjord og morselskapet SLH. Torpveien 125 AS er et eiendomsselskap med et utleiebygg på Torp. Datterselskapene har en begrenset, men positiv effekt på konsernets resultater og kontantstrømmer. Det mest vesentlige i konsernet relaterer seg til aktiviteten i SLH og årsberetning fokuserer videre på denne aktiviteten.

Samfunnsansvar

SLH er en viktig aktør i regionen og har derfor også et betydelig samfunnsansvar. Verdiskapning, arbeidsplasser, miljø, sikkerhet, lokalt engasjement og investeringer er viktige elementer i denne samfunnsrollen. Selskapets Corporate Governance struktur inkluderer bl.a. retningslinjer for samfunnsansvar og etikk.

Styrets sammensetning

SLHs styre har åtte representanter og består av tre kvinner og fem menn. De ansatte*) har to faste representanter i styret.

Administrerende direktør

Gisle Skansen er administrerende direktør i SLH.

Tabell 2: **Styremedlemmer**

| Navn | Rolle | Fødselsår | I styret siden |
|----------------------------|---------------|-----------|----------------|
| Heine Wang | Styreleder | 1963 | 2020 |
| Olav Sandstå | Styremedlem | 1951 | 2016 |
| Jørgen Ole Haslestad | Styremedlem | 1951 | 2016 |
| Helene Berg Allum | Styremedlem | 1976 | 2017 |
| Evie Gaasholt | Styremedlem | 1975 | 2018 |
| Thomas Holst | Styremedlem | 1964 | 2018 |
| Solfrid Karoline Sandnesmo | Styremedlem*) | 1962 | 2012 |
| Øivind Moen | Styremedlem*) | 1981 | 2018 |

Styrets perspektiv

Året 2020 ble på mange måter annerledesåret, der alle budsjetter og prognoser ble utdatert i løpet av få uker etter at pandemien rammet Norge og verden for øvrig. Vi gikk inn i året med høye ambisjoner om fortsatt vekst, lansering av nye og spennende ruter og så vel medarbeidertilfredshet som kundertilfredshet på høyere nivå enn tidligere registrert. Våren 2020 var preget av innføring av smittevernstiltak på lufthavnen, hyppig endring av innreiseregler, og iverksettelse av omfattende kostnadsreduksjoner. Sommeren bar preg av forsiktig optimisme, der trafikken begynte å komme tilbake, før man utover høsten opplevde stadige innstramminger av reiserestriksjoner, noe som etter hvert førte til at spesielt utenlandstrafikken gikk tilbake til et minimumsnivå.

SLHs styre ønsker å uttrykke sin takknemlighet både for de statlige tilskuddene som er gitt i 2020 og som Stortinget har vedtatt å gi til selskapet i første halvår 2021. SLH har behov for forutsigbare rammevilkår i en tid med stor uforutsigbarhet. For perioden 1. mars 2020 til 31. desember 2020 mottok SLH 120 MNOK, og det er nå vedtatt ytterligere 80 MNOK for første halvår 2021.

Den seneste tids ytterligere innstramming av innreiserestriksjoner til Norge, betyr i praksis at SLH i en periode nå går tilbake til driftssituasjonen i april 2020, der inntektsnivået nærmer seg 3-4 % av normalen. COVID-19 medfører en utfordrende og uforutsigbar situasjon for SLH, Torp, flyselskap og resten av reiselivsnæringen.

SLH har gjennom året hatt en tett dialog med flyselskapene for å tilpasse driften til den krevende situasjonen og for å planlegge en oppskalering av trafikken når situasjonen tilsier det. Selskapet har også lagt stor vekt på å sikre at Widerøe skulle kunne opprettholde sin trafikk fra Torp selv når øvrig aktivitet var på et minimum. Dette var viktig også for å sikre flyselskapets øvrige virksomhet i Norge, da Widerøe har base på lufthavnen.

De statlige tilskuddene SLH har mottatt og vil motta, er absolutt nødvendige, men ikke tilstrekkelige, for å sikre fortsatt drift av selskapet. Myndighetenes vedtak om statlig støtte og mål om å sikre videre drift på Torp også etter denne pandemien, bekrefter imidlertid Torps status som en samfunnskritisk flyplass. SLH vurderte i desember 2020 at passasjervolumet for 2021 ville være om lag 900 000. Etter de nye innreiserestriksjonene, kombinert med langsommere utrulling av vaksiner enn tidligere antatt, anser vi at det er lite trolig at dette volum nås. Prognosene for

antall passasjerer er derfor nedjustert til i underkant av 700 000 i 2021. Den negative økonomiske effekten av dette er naturlig nok betydelig. For å kompensere bortfall av inntekter som følge av COVID-19-utbruddet, kan det være behov for ytterligere økonomiske støtte i 2021 for å sikre en økonomisk bærekraftig utvikling.

SLH hadde før COVID-19 pandemien en kostnads-effektiv og sunn drift tilpasset daværende normale aktivitetsnivå. Det har siden 12. mars 2020 blitt arbeidet løpende med vurdering og implementering av en rekke kostnadsreducerende tiltak for å bidra til å sikre at selskapet overlever konsekvensene av COVID-19 pandemien og at selskapet får en enda mer robust og kostnadseffektiv driftsmodell for å sikre bærekraftig drift etter COVID-19 pandemien. De kostnadsreducerende tiltakene inkluderer bl.a. tilnærmet stopp i alle anskaffelser, reduserte åpningstider og dermed redusert kjøp av tjenester, redusert vedlikehold, endring av pensjonsordning, reduserte krav til servicenivå, omorganisering, nedbemanning gjennom å ikke erstatte personell som selv har valgt å slutte og oppsigelser samt endring av arbeidsoppgaver, i tillegg til permittering av majoriteten av selskapets ansatte.

SLH har lagt stor vekt på å skape en trygg flyplass for å redusere smitte. Selskapet vil berømme det gode samarbeid med Sandefjord kommune ved kommuneoverlegen. Gjennom hele året har et stort antall passasjerer gjennomført Covid-19 tester på Torp.

SLH har fortsatt høye ambisjoner. Vi ønsker at TORP skal være de reisendes favorittflyplass, gjennom å etterleve våre fire verdier «enkel, tilgjengelig, vennlig og presis». Ambisjonene er fortsatt at TORP i enda sterkere grad skal bli et betydelig regionalt trafikknutepunkt som bidrar til økt verdiskaping gjennom næringslivsetablering, bostedsattraktivitet og arbeidskraftmobilitet. Med BaneNORs trase- og stasjonsvalg og etablering av ny veiforbindelse E18/Tassebekk - TORP vil dette muliggjøres. Derfor bør Statens Vegvesen og SLH involveres når BaneNOR planlegger ny jernbanetrase vest for TORP for å vurdere muligheten for å utnytte anleggsveier slik at det blir mest mulig kostnadseffektivt.

Vi forventer at situasjonen med COVID-19 vil gi stor uforutsigbarhet i lang tid fremover. Spesielt gjelder dette for reiselivsnæringen. De langsiktige målene for SLH vil være de samme, men vi er forberedt på at disse vil måtte revideres underveis og at vi er helt nødt til å gjøre tiltak som sikrer en sunn økonomi i selskapet.

Statistikk

Tabell 3: Utvikling på Torp

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| Antall passasjerer | 1 455 375 | 1 963 630 | 2 082 116 | 2 073 228 | 650 288 |
| Rute innland | 375 830 | 364 197 | 347 939 | 349 854 | 180 130 |
| Charter innland | 617 | 2 279 | 1 380 | 774 | 728 |
| Annet innland | 36 | 47 | 74 | 128 | 45 |
| Rute utland | 1 038 956 | 1 559 892 | 1 693 647 | 1 676 313 | 463 644 |
| Charter utland | 39 897 | 37 169 | 38 937 | 46 050 | 5 690 |
| Annet utland | 39 | 46 | 139 | 109 | 51 |
| Flybevegelser | 35 206 | 38 384 | 41 611 | 46 903 | 31 851 |
| Rute | 17 668 | 19 511 | 20 178 | 20 526 | 9 738 |
| Charter | 312 | 358 | 347 | 399 | 154 |
| Annen trafikk | 17 226 | 18 515 | 21 086 | 25 978 | 21 959 |
| Regularitet | 98,9 % | 98,4 % | 97,3 % | 97,0 % | 79,7 % |
| Kollektivandel | 20,1 % | 22,1 % | 22,6 % | 25,9 % | 17,0 % |
| Økonomi (NOK 000) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Driftsinntekter | 264 531 | 350 512 | 368 881 | 371 755 | 228 853 |
| Skattekostnad på ordinært resultat | 15 048 | 11 270 | 7 816 | 7 365 | 1 413 |
| Årsresultat | 39 822 | 32 687 | 24 673 | 26 107 | 4 997 |
| Avsatt til utbytte | - | - | 5 000 | 5 000 | -5 000 |
| Totalkapital | 571 908 | 782 015 | 753 149 | 760 309 | 735 192 |
| Investeringer | 5 614 | 264 729 | 48 879 | 22 258 | 10 798 |
| Antall årsverk | 54 | 57 | 57 | 57 | 52 |

Trafikk

Antall reisende for året totalt ble 650 288 passasjerer, en nedgang på 68,6 % fra året før da flyplassen hadde 2 073 308 passasjerer. Innenriks- trafikken hadde minst nedgang med 48,4 % og endte på 180 903 passasjerer, mens utenriks- trafikken falt med hele 72,8 % til kun 469 385 passasjerer. Torp ble nest størst i Norge på utenriks- trafikker der kun Oslo Lufthavn Gardermoen hadde flere reisende. Trafikken i 2020 kan sammenlignes med trafikkvolumet Torp hadde for 20 år siden. Den store nedgangen skyldes selvsagt koronasituasjonen, der alle europeiske land på slutten av 2020 var kategorisert som røde med svært strenge test- og karantenerregler, samt UDs reiseråd som fraråder alle reiser som ikke er strengt nødvendige til alle land og til sist myndighetenes anbefaling om å bli hjemme.

Norge ble mer eller mindre stengt ned fra 12.mars. I april og mai var kun et par innenriksruter operative med noen få frekvenser for nødvendige arbeidsreiser. I juni åpnet samfunnet seg litt igjen og trafikken tok seg gradvis opp. I juli og første del

av august økte trafikken før Spania ble kategorisert som rødt og obligatorisk karantene ble innført ved innreise. Dette bidro til at trafikken stupte. Land etter land i uke etter uke ble deretter kategorisert som røde og passasjertallene sank i takt med dette. Torp opplevde nok en stor nedgang i september og oktober, før det ble enda verre i november og desember da de fleste flyselskapene stoppet rutene til og fra Torp med unntak av noe juletrafikk.

Blant flyselskapene var det Wizz Air som transporterte flest passasjerer til og fra Torp i 2020, etterfulgt av Widerøe og Ryanair. Norwegian har ikke vært på Torp siden mars, mens KLM hadde noe trafikk i perioden juli til oktober. Widerøe har hatt reduserte frekvenser på innenriks gjennom hele året. Selskapet forsøkte oppstart av ruten til og fra København i en kort periode, men med svært få passasjerer har den hatt pause siden midten av september. Charteraktørene var kun operative i Q1 i 2020.



12. mars stengte Norge ned og i dagene som fulgte ble livet på TORP raskt snudd opp ned. Samarbeidet med kommunen har fungert fantastisk og kommuneoverlegen møtte selv passasjerene som ankom disse første dagene. Teststasjon, som driftes av kommunen, ble etablert i bagasjehallen. I løpet av året ble alle ankomne passasjerer testet for Covid-19.

Sikkerhet

Det var ingen luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser på Torp i 2020. Under er en oversikt over hendelser rapportert til Luftfartstilsynet.

Flysikkerhet (Flight Safety)

Pandemien har ført til redusert rutetraffic, mens skoletrafikken har vært betydelig gjennom stort sett hele året. Antall bevegelser på rullebanen har vært tilnærmet lik tidligere år. Det innebærer at oppgaver som vedlikehold, kontroller/inspeksjoner og beredskap har vært ivaretatt som normalt. I noe større grad enn tidligere har det vært variert beredskap tilpasset størrelse på fly.

Sikkerhet (Security)

Luftfartstilsynet har ikke registrert noen hendelser i 2020 som har påvirket det nasjonale sikkerhetsnivået i Norge.

De ansatte på Torp viser stor grad av årvåkenhet hvilket medfører at uregjerlige passasjerer og hensatt bagasje raskt blir håndtert uten konsekvens for sikkerhetsnivået eller for andre reisende.

Det avdekkes fortsatt en rekke forbudte gjenstander i passasjerenes håndbagasje og innsjekket bagasje. Dette er i hovedsak utilsiktede hendelser basert på passasjerers manglende kjennskap til regelverket.

Informasjonssikkerhet og personvern

SLH har ulike tiltak for å beskytte selskapets informasjon med det formål å sikre maksimalt utbytte av forretningsmuligheter og investeringer, redusere skader samt ivareta driftskontinuitet.

Prosedyrer og rutiner for å sikre at SLH ivaretar personopplysningsloven, deriblant EUs forordning for personvern (GDPR), er etablert og implementert i alle avdelinger i selskapet. Personvernombudet deltar i prosesser som omhandler personvern, primært som rådgiver, men også for å vurdere lovligheten og eventuelle hensyn som må tas for å ivareta personvernet. Det er utformet tre ulike personvernerklæringer; en for ansatte i SLH, en for ansatte i andre selskaper på flyplassen og en for besøkende/passasjerer. Personvernerklæringen for besøkende/passasjerer er tilgjengelig på torp.no/personvern. Personvernombudet kan kontaktes direkte på e-post: personvern@torp.no.

Tabell 4: Utvikling av hendelser rapportert til Luftfartstilsynet

| Beskrivelse | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------|------|------|------|------|
| Rullebaneinntrengning (runway incursion) | 3 | 5 | 8 | 6 | 1 |
| Fuglekollisjon på Torp (birdstrikes) | 24 | 14 | 27 | 24 | 5 |
| Laserpekere mot luftfartøy i luftrommet til Torp | 0 | 4 | 19 | 3 | 2 |
| Skade på luftfartøy | 1 | 0 | 5 | 2 | 2 |
| Uregjerlige passasjerer avgang Torp | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| Luftromsinntrengning Torp kontrollsonen (CTR) | 5 | 4 | 6 | 7 | 11 |

Ytre miljø

SLH er miljøsertifisert i henhold til ISO14001:2015 standarden. Sertifikatet stadfester at miljø har svært høy prioritet og angir en arbeidsform for stadig forbedring av miljøarbeidet. Standarden krever årlig revisjon fra ekstern revisor og resertifisering hvert tredje år. Selskapet gjennomførte periodisk revisjon i desember 2020.

Utslippstillatelse

SLH har utslippstillatelse fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Hovedprinsippet er at det kan brukes bane- og flyavisingskjemikalier i det omfang som er nødvendig for å opprettholde flysikkerheten, forutsatt at naturmiljøet ikke belastes ut over de tålegrensene som er satt. Det er også gitt tillatelse til spredning av svakt glykolholdig snø og vann for nedbrytning på grøntarealene. Det har ikke vært brudd på utslippstillatelsen i 2020.

Miljøovervåking

SLH gjennomfører miljøovervåking i samarbeid med Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO). Det er 15 faste prøvetakingspunkter på Torp. Prøvefrekvensen og antall parametere har vært noe nedjustert på grunn av redusert flytrafikk

som følge av pandemien. Endringene er gjort i samråd med NIBIO og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark er orientert om dette. Det utarbeides årlig rapporter som er tilgjengelig på torp.no. Alle målinger i 2020 har vært innenfor de kravene som er satt i utslippstillatelsen. Naturplan kartla også i 2020 ørretbestanden i Rovebekken og dokumenterte gode forhold for fisk i vassdraget.

Støy

Det er i løpet av 2020 (2019) registrert 13 (14) klager på støy fra ulike aktiviteter på/ved Torp. Klagen gjelder primært landingsrunder/trening i nærmiljøet til flyplassen:

- Helikopter 9 (7)
- Småfly 4 (7)
- Jagerfly 1 (0)

Energi

SLH har i 2020 fått erfaring med ny automatikk og SD-anlegg for styring av ventilasjon, varme og kjøling i driftsbygg og tårn- og sikringsbygg. Det forventes en reduksjon i strømforbruk på 15-20 % med disse tiltakene. Arbeidet med å bytte ut belysningen fra halogen til LED videreføres.



Lufthavnvakta har mange oppgaver på flyplassen, men brann, redning og sikkerhet har alltid førsteprioritet. På grunn av færre flybevegelser det siste året har det i noe større grad enn tidligere vært variert beredskap tilpasset størrelse på flyene.

Tabell 5: Nøkkeltall for ytre miljø

| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Energi | GWh | 8,07 | 8,47 | 8,46 | 7,77 | 6,18 |
| Vannforbruk/spillvannsmengde | m3 | 10 432 | 11 076 | 14 935 | 16 508 | 11 537 |
| Avisingskjemikalier | | | | | | |
| Totalt forbruk avisingsvæske | m3 | 316 | 501 | 639 | 678 | 136 |
| Spesifikk forbruk 100 % glykol | l/fly | 96 | 190 | 188 | 212 | 164 |
| Oppsamling av avisingsvæske | % | 80 | 86 | 81 | 91 | 87 |
| Antall avisinger | Antall | 520 | 659 | 951 | 893 | 213 |
| Baneavisingsmidler | | | | | | |
| Forbruk formiat granulert | Tonn | 6 | 8 | 20 | 19 | 0 |
| Forbruk formiat flytende | Tonn | 42 | 263 | 259 | 276 | 74 |
| Avfall | | | | | | |
| Sorteringsgrad | % | 48,45 | 40,70 | 48,00 | 44,50 | 43,50 |
| Spillolje | Tonn | 0,90 | 0,90 | 0,96 | 0,13 | 0,58 |
| Oljeholdig | Tonn | 11,10 | 9,20 | 11,60 | 0,40 | 0,34 |
| Maling, lakk og lignende | Tonn | 0,54 | 0,20 | 1,16 | 0,13 | 0,46 |
| Papp og kontorpapir | Tonn | 52,89 | 65,57 | 65,86 | 59,60 | 15,40 |
| Blandet avfall | Tonn | 139,66 | 169,00 | 158,00 | 150,00 | 48,40 |
| Metall | Tonn | 27,90 | 13,60 | 12,57 | 12,20 | 3,60 |
| Matavfall (våtorganisk, fett) | Tonn | 6,85 | 12,70 | 17,40 | 12,20 | 6,98 |
| Glass | Tonn | 10,48 | 11,40 | 10,50 | 8,90 | 2,14 |
| EE-avfall (elektrisk/elektronisk) | Tonn | 8,63 | 7,00 | 10,49 | 9,90 | 4,90 |
| Trevirke | Tonn | 10,46 | 9,30 | 19,00 | 11,90 | 2,58 |
| Plast | Tonn | 1,30 | 2,20 | 3,00 | 2,80 | 0,80 |

HMS

SLH har samordningsansvaret vedrørende HMS for alle virksomheter på Torp. SLH er også byggherre, som innebærer at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplass blir ivaretatt. Innen HMS har året vært preget av koronarelaterte problemstillinger bl.a. knyttet til smittevern på lufthavnen, økt bruk

av hjemmekontor og permittering/oppsigelse av ansatte i SLH. Den daglige driften har blitt tilpasset til et redusert trafikkvolum for å minimere ansattes eksponering for smitte og for å ha ressurser som kan erstatte mannskaper som smittes eller blir satt i karantene.

Ansatte og arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet i selskapet anses som godt. Det er ikke rapportert om arbeidsulykker i 2020 blant selskapets ansatte. Det totale sykefraværet var i 2020 på 5,74 %. Dette er en økning fra året før på 0,34 prosentpoeng. Dette skyldes en økning i langtidsfraværet. Totalt var 8 av 52 ansatte fraværende i mer enn 16 dager og av disse igjen var 6 fraværende i mer enn 8 uker. Langtidsfraværet er fortsatt relativt lavt for vår bedrift. Langtidssykemeldte blir fulgt opp i henhold til retningslinjer fra NAV.

SLHs arbeidsmiljøutvalg (AMU) har i 2020 avholdt fire møter og behandlet 31 saker. AMU har vurdert sykefraværet og kan ikke se at det er forhold ved arbeidsmiljøet som har forårsaket dette.

SLH har tradisjon for å ha flere velferdstiltak for å fremme trivsel og godt arbeidsmiljø. Det arrangeres vanligvis fagsamlinger for alle ansatte to ganger årlig som inkluderer orientering om status og videre utvikling av selskapet. Dette er viktige anledninger for ansatte til å komme sammen, bli bedre kjent og på denne måten bidra til å fremme godt arbeidsmiljø. Slike ansatt-samlinger har ikke kunnet gjennomføres i 2020 på grunn av koronapandemien. Det har i stedet blitt gjennomført et tosifret antall frivillige allmøter hvor det er gitt informasjon om situasjonen til de ansatte.

SLH gjennomfører hvert år en arbeidsmiljøundersøkelse i løpet av fjerde kvartal. Resultatene fra arbeidsmiljøundersøkelsen i 2020 viste en nedgang fra 2019. Det er nærliggende å peke på permitteringer og nedbemanninger som følge av konsekvensene av pandemien, som medvirkende årsak til denne nedgangen.

Likestilling og diskriminering

Selskapet har en policy som tar sikte på at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn. Ved utgangen av 2020 hadde SLH 52 årsverk og kjønnsfordelingen var 39 % kvinner og 61 % menn. Selskapets styre består av 3 kvinnelige styremedlemmer og utgjør 37,5 % av styret. Styret er bevisst på de samfunnsmessige forventningene om tiltak for å fremme likestilling i styret. SLHs ledergruppe består av 43 % kvinner og 57 % menn. Kvinner og menn med lik stilling har samme lønnsnivå. SLH arbeider aktivt og målrettet for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

Selskapet legger stor vekt på et godt og ikke-diskriminerende arbeidsmiljø. I selskapets retningslinjer for etikk stadfestes det at det ikke aksepteres noen form for trakassering eller diskriminering på grunnlag av kjønn, rase, religion eller legning.

Tabell 6: Utvikling sykefravær, arbeidsuhell og ansatte

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Sykefravær | 5,38% | 4,15% | 6,49% | 5,40% | 5,74% |
| Korttidsfravær < 16 dgr | 2,05% | 1,91% | 2,69% | 1,73% | 1,14% |
| Langtidsfravær > 16 dgr | 3,34% | 2,24% | 3,79% | 3,67% | 4,61% |
| Fravær > 8 uker | 3,34% | 2,01% | 2,83% | 3,53% | 3,68% |
| Arbeidsuhell blant ansatte | 1 | 1 | - | - | - |
| Antall årsverk pr 31.12 | 54 | 57 | 57 | 54 | 52 |

Økonomi

(Fjorårets tall i parentes)

SLH hadde i 2020 en omsetning på 228,9 MNOK (371,8 MNOK). SLHs driftsresultat (EBIT) er på

13,2 MNOK (42,4 MNOK). Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA) utgjorde 77,1 MNOK (90,7 MNOK).

Tabell 7: Sammendrag av SLHs økonomiske nøkkeltall

| Tekst | Definisjon | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| EBIT-margin | Driftsresultat/Driftsinntekter | 23,8 % | 14,7 % | 11,8 % | 11,4 % | 5,8 % |
| EBITDA-margin | (Driftsres. + ord. avskr.)/ Driftsinntekter | 37,0 % | 25,8 % | 24,8 % | 24,4 % | 33,7 % |
| Resultatgrad | Årsresultat/Driftsinntekter | 15,1 % | 9,3 % | 6,7 % | 7,0 % | 2,2 % |
| Likviditetsgrad 1 | Omløpsmidler/Kortsiktig gjeld | 1,21 | 0,56 | 0,93 | 1,55 | 4,32 |
| Egenkapital- rentabilitet | Ord. res. etter skatt/ Gj.sn. egenkapital | 12,4 % | 8,2 % | 5,8 % | 5,9 % | 1,1 % |
| Totalkapital- rentabilitet | (Driftsres. + Fin.innt.)/ Gj.sn. totalkapital | 12,2 % | 9,6 % | 5,7 % | 5,7 % | 1,8 % |
| Soliditet | Egenkapital/Totalkapital | 66,5 % | 52,8 % | 58,1 % | 59,7 % | 63,1 % |
| Rentedekningsgrad | EBITDA/netto rentekostnad | 12,23 | 11,94 | 8,30 | 10,14 | 11,10 |

Driftsinntekter

Omsetningen deles inn i trafikkinntekter, andre driftsinntekter og offentlige tilskudd. Trafikkinntektene utgjorde 42,3 MNOK i 2020 (148,0 MNOK). Dette er bl.a. start-, tårn-, passasjer- og securityavgift som flyselskapene betaler til SLH. Regjeringen fritok flyselskap for plikten til å betale startavgifter ved Avinors flyplasser i perioden fra og med 13. mars til og med 30. juni 2020. Perioden ble senere forlenget til 31.10.2020. Som en konsekvens av dette, valgte SLH også å frita flyselskap som opererte på Torp, for denne avgiften. Reduksjonen i lufthavnavgifter utgjør 13,6 MNOK for 2020.

Andre driftsinntekter utgjorde 66,6 MNOK (223,8 MNOK) og omfatter inntekter fra bl.a. utleie, parkering, butikker, kiosker og restauranter.

Offentlige tilskudd utgjorde 120 MNOK i 2020 og omfatter tilskudd fra staten som er inntektsført i sin helhet.

Driftskostnader

Samlede driftskostnader for selskapet var i 2020 på 215,7 MNOK (329,3 MNOK). Av dette utgjorde

av- og nedskrivninger på varige driftsmidler 63,9 MNOK (48,3 MNOK). Reduksjonen i samlede driftskostnader skyldes de kostnadsreducerende tiltakene som ble gjennomført i 2020. Dette inkluderer bl.a. tilnærmet stopp i alle anskaffelser, reduserte åpningstider og dermed redusert kjøp av tjenester, redusert vedlikehold, endring av pensjonsordning, reduserte krav til servicenivå, omorganisering, nedbemanning gjennom oppsigelser, ikke å erstatte personell som selv har valgt å slutte og samt endring av arbeidsoppgaver i tillegg til permittering av majoriteten av selskapets ansatte.

Finansposter

SLHs netto finanskostnader utgjorde 6,8 MNOK i 2020 (8,9 MNOK).

Resultat

Ordinært resultat før skatt er 6,4 MNOK i 2020 (33,5 MNOK). Skattekostnad på ordinært resultat var på 1,4 MNOK (7,4 MNOK). Resultat etter skatt var på 5 MNOK (26,1 MNOK).

Kontantstrøm og likviditet

Selskapets netto kontantstrøm fra operasjonelle

aktiviteter var i 2020 på 30,3 MNOK (80,8 MNOK). Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter var på -10,8 MNOK (-14,3 MNOK). Av investeringsaktivitetene utgjorde utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler 10,8 MNOK (22,3 MNOK). Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter var på -11,7 MNOK (-29,1 MNOK), som knytter seg til nedbetaling av gjeld. Netto endring i kontanter og -ekvivalenter var 7,9 MNOK (37,5 MNOK), slik at beholdningen av bankinnskudd, kontanter og lignende er økt fra 43,5 MNOK pr. 1. januar 2020 til 51,4 MNOK pr. 31. desember 2020. SLH hadde i tillegg ubenyttede trekkrettigheter på til sammen 110 MNOK. SLH har i 2020 hatt en positiv netto kontantstrøm og likviditeten vurderes som tilstrekkelig etter mottak av offentlige tilskudd.

Investeringer

Investeringer på 10,8 MNOK består av kjøp av maskiner og utstyr og ferdigstillelse av parkeringshus P2.

Forskning og utvikling

SLH har ikke særskilte kostnader knyttet forskning og utvikling i 2020. SLH arbeider aktivt med prosjekter som bidrar til økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning.

Finansiell risiko

Markedsrisiko

SLH har Nordea som hovedbankforbindelse og finansieringspartner. Det er etablert sikring av finanskostnadene gjennom fastrentelån og rentesikringsavtaler med ulik løpetid. Rentesikringsavtalene er av ulik varighet med forfall i perioden frem til juni 2030 og rentenivået ligger på om lag 2,7 %. SLH inngår ikke slike avtaler med annet formål enn sikring.

Selskapet er marginalt eksponert for endringer i valutakurser.

SLH har iverksatt en rekke tiltak for å sikre den finansielle situasjonen. Dette omfatter økt ramme på opptak av ny kortsiktig gjeld, avdragutsettelse på langsiktig gjeld, tilskudd fra staten og øvrige kostnadsreducerende tiltak. Tilskudd fra staten er et viktig bidrag for å styrke SLH finansielt, men virusutbruddets ringvirkninger på lang sikt medfører at pandemien er vurdert som en nedskrivningsindikator for SLH. Mer informasjon gis i note 11.

Kredittrisiko og likviditetsrisiko

På grunn av redusert etterspørsel etter nasjonale og internasjonale flyreiser har flyselskapene redusert ruteproduksjonen. Den finansielle situasjonen i bransjen er svært krevende og det forventes betydelige omstruktureringer i tiden fremover. Det er økt usikkerhet knyttet til flyselskaper, men frem til i dag har SLH hatt minimale tap på fordringer hos flyselskapene. Øvrige inntekter er stort sett knyttet til omsetningsbaserte vederlag med kort kredittid. SLH vurderer at det er fortsatt lav risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. Selskapet vurderer likviditeten som tilstrekkelig og det er ikke besluttet å innføre tiltak som endrer likviditetsrisikoen.

Fortsatt drift

Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av selskaps eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat. Årsregnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Til grunn for dette ligger budsjett for 2021, samarbeidspartnerne trafikkplaner for 2021 og langsiktige prognoser for årene fremover. Vi har beregnet nåverdi av estimert framtidig kontantstrøm. Vi forventer at situasjonen med COVID-19 vil gi stor uforutsigbarhet i lang tid fremover. De langsiktige målene for SLH vil være de samme, men vi er forberedt på at disse vil måtte revideres underveis og at vi er helt nødt til å gjøre tiltak som sikrer en sunn økonomi i selskapet. SLH mottok statlig støtte tilsvarende 120 MNOK for 2020 og det er i første omgang besluttet ytterligere 80 MNOK for første halvår 2021. Tilskuddene sikrer soliditeten til selskapet, slik at soliditetsprosenten ligger på 63,1 i 2020. Uten offentlige tilskudd ville selskapets resultat og soliditet vært sterkt negativt påvirket av koronapandemien og det ville ha vært behov for ytterligere styrking av selskapets egenkapital og likviditet. SLH har løpende dialog med finansieringspartner og eiere om tiltak for å styrke selskapets likviditet og egenkapital.

Koronavirus og hendelser etter årsavslutning

Koronapandemien er en internasjonal krise som har satt hele luftfartsbransjen i en unntakstilstand. Trafikken og økonomien til SLH er og blir betydelig påvirket av pandemien og de tilhørende nødvendige smittevernstiltakene som norske og utenlandske myndigheter gjennomfører. Dette skjer bl.a. gjennom flyselskapenes kanselleringer av avganger og reduksjon i antall passasjerer som reiser til og fra Torp. Trafikken er nå på et meget lavt nivå og det ser ut til at det vil holde seg slik lang tid fremover. Med distribusjon og effekt av vaksine, kan det være håp om at andre halvår i 2021 kan gi langt større aktivitet og trafikk på flyplassen enn første halvår.

Det gjennomføres løpende kostnadsreduserende tiltak for å bedre likviditeten og minimere konsekvensene av pandemien. For å sikre tilstrekkelig likviditet gikk SLH i dialog med finansieringspartner og forhandlet frem økt likviditetsreserve i 2020. Det gjør at selskapet har et godt utgangspunkt for videre håndtering av den krevende situasjonen. Selskapets frie likviditet, ubenyttet trekkmulighet på kassekreditt på 60 MNOK og ekstra lånefasilitet på 50 MNOK, vil sammen med alle andre tiltak være tilstrekkelig for å finansiere selskapet gjennom en langvarig periode. SLH forholder seg til krav til covenants og de tiltakene som nå gjøres, skal også bidra til at krav overholdes.

SLHs prognoser oppdateres løpende når ny informasjon foreligger. Hvis prognosene indikerer fremtidig brudd på krav til covenants, så vil SLH varsle sin finansieringspartner. Konsekvenser av et eventuelt fremtidig brudd kan ikke generaliseres. Hvis en slik situasjon skulle oppstå, vil imidlertid SLH sammen med sin finansieringspartner gjennom mange år, sørge for å iverksette tiltak som vil bidra til at selskapet igjen kommer i samsvar med krav. Mer informasjon gis i note 15.

Det er sentrale myndigheter ved Folkehelseinstituttet (FHI), Helse- og omsorgsdepartementet og Helsedirektoratet som utarbeider nasjonale føringer og tiltak ved norske flyplasser og grenseoverganger. De nasjonale myndighetene er også i kontakt med internasjonale fora og myndigheter. SLH har iverksatt tiltak i henhold til FHIs rutiner for varsling og håndtering av passasjerer med mistanke om COVID-19 på fly til Torp. SLH har oppdaterte beredskapsplaner for pandemi og det er tett dialog med lokale helsemyndigheter. Det er lokal kommuneoverlege som har smittevernansvaret på Torp.

Det har ikke vært hendelser etter årsavslutning som påvirker tallene i årsregnskapet for 2020.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår at årets overskudd på 5 MNOK disponeres som følger:

| | |
|--|---------------|
| Tilbakeført utbytte | -5 MNOK |
| Overført til annen egenkapital | 10 MNOK |
| Sum disponeringer og overføringer | 5 MNOK |

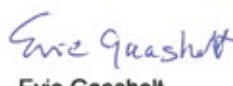
Sandefjord 22. mars 2021
I styret for Sandefjord Lufthavn AS


Heine Wang
Styrets leder


Olav Sandstø
Styremedlem


Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem


Helene Berg Allum
Styremedlem


Evie Gaasholt
Styremedlem


Thomas Holst
Styremedlem


Solfrid Karoline Sandnesmo
Styremedlem


Øivind Moen
Styremedlem


Gisle Skansen
Adm.dir.

Resultatregnskap

| | Note | Morselskap | | Konsernselskap | |
|--|--------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| DRIFTSINNTEKTER | | | | | |
| Trafikkinntekter | 1,2 | 42 272 512 | 147 969 733 | 42 272 512 | 147 969 733 |
| Andre driftsinntekter | 2 | 66 580 132 | 223 784 807 | 68 904 832 | 226 076 939 |
| Offentlige tilskudd | 2 | 120 000 000 | 0 | 120 000 000 | 0 |
| SUM DRIFTSINNTEKTER | | 228 852 644 | 371 754 540 | 231 177 344 | 374 046 672 |
| DRIFTSKOSTNADER | | | | | |
| Lønn og administrasjonskostnader | 4 | 48 090 829 | 60 542 988 | 48 090 829 | 60 542 988 |
| Av- og nedskrivninger | 11 | 63 928 135 | 48 260 946 | 64 428 135 | 48 760 946 |
| Andre driftskostnader | 2,7,11 | 103 635 109 | 220 534 713 | 103 781 895 | 220 910 534 |
| SUM DRIFTSKOSTNADER | | 215 654 073 | 329 338 647 | 216 300 859 | 330 214 468 |
| DRIFTSRESULTAT | | 13 198 572 | 42 415 894 | 14 876 486 | 43 832 205 |
| FINANSKOSTNADER / INNTEKTER | | | | | |
| Renter og annen finansinntekt | | 162 697 | 372 705 | 163 046 | 376 432 |
| Renter og andre finanskostnader | 13,14 | -6 951 290 | -9 316 365 | -6 951 415 | -9 316 365 |
| RESULTAT AV FINANSPOSTER | | -6 788 593 | -8 943 660 | -6 788 369 | -8 939 933 |
| ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATT | | 6 409 979 | 33 472 234 | 8 088 117 | 34 892 272 |
| Skattekostnad på ordinært resultat | 10 | -1 412 668 | -7 364 831 | -1 781 886 | -7 677 050 |
| ÅRSRESULTAT | | 4 997 311 | 26 107 403 | 6 306 231 | 27 215 222 |
| Disponering av årets resultat | | | | | |
| Tilbakeført utbytte / avsatt til utbytte | 9 | -5 000 000 | 5 000 000 | | |
| Overført til annen egenkapital | 9 | 9 997 311 | 21 107 403 | | |
| Sum disponeringer og overføringer | | 4 997 311 | 26 107 403 | | |

Balanse – aktiva

| Eiendeler | Note | Morselskap | | Konsernselskap | |
|---|------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| ANLEGGSMIDLER | | | | | |
| IMMATERIELLE EIENDELER | | | | | |
| Utsatt skattefordel | 10 | 0 | 982 422 | 0 | 0 |
| SUM IMMATERIELLE EIENDELER | | 0 | 982 422 | 0 | 0 |
| VARIGE DRIFTSMIDLER | | | | | |
| Tomter | 11 | 38 700 668 | 38 700 668 | 39 264 748 | 39 264 748 |
| Rullebane | 11 | 303 970 226 | 317 822 640 | 303 970 226 | 317 822 640 |
| Anlegg terminalområdet | 11 | 66 586 258 | 69 944 680 | 66 586 258 | 69 944 680 |
| Terminal og driftsbygninger | 11 | 172 478 113 | 198 530 459 | 207 391 372 | 233 943 718 |
| Driftsløsøre, maskiner, inventar o.l. | 11 | 10 465 130 | 10 670 170 | 10 465 130 | 10 670 170 |
| Prosjekter i arbeid | 11 | 0 | 9 661 029 | 0 | 9 661 029 |
| SUM VARIGE DRIFTSMIDLER | | 592 200 395 | 645 329 646 | 627 677 734 | 681 306 985 |
| FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER | | | | | |
| Investeringer i datterselskap | 3 | 30 442 955 | 30 442 955 | 0 | 0 |
| Investering i annet foretak i samme konsern | 3 | 61 814 | 61 814 | 0 | 0 |
| Pensjonsmidler | 4 | 5 397 177 | 3 702 988 | 5 397 177 | 3 702 988 |
| Fondsinvestering | 4 | 4 382 513 | 3 742 149 | 4 382 513 | 3 742 149 |
| Langsiktig fordring | | 0 | 0 | 225 000 | 232 500 |
| SUM FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER | | 40 284 459 | 37 949 906 | 10 004 690 | 7 677 637 |
| SUM ANLEGGSMIDLER | | 632 484 854 | 684 261 974 | 637 682 424 | 688 984 622 |
| OMLØPSMIDLER | | | | | |
| FORDRINGER | | | | | |
| Kundefordringer | 7 | 14 423 218 | 29 312 686 | 14 423 218 | 29 312 686 |
| Andre fordringer | 6,7 | 36 911 690 | 3 215 840 | 37 194 460 | 3 441 151 |
| SUM FORDRINGER | | 51 334 908 | 32 528 526 | 51 617 678 | 32 753 837 |
| Bankinnskudd, kontanter og lignende | 8 | 51 372 270 | 43 518 197 | 55 565 773 | 45 920 139 |
| SUM OMLØPSMIDLER | | 102 707 178 | 76 046 723 | 107 183 451 | 78 673 976 |
| SUM EIENDELER | | 735 192 032 | 760 308 697 | 744 865 875 | 767 658 598 |

Balanse – passiva

| Egenkapital Og Gjeld | Note | Morselskap | | Konsernselskap | |
|----------------------------------|-------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| EGENKAPITAL | | | | | |
| INNSKUTT EGENKAPITAL | | | | | |
| Aksjekapital | 9,15 | 120 500 000 | 120 500 000 | 120 500 000 | 120 500 000 |
| SUM INNSKUTT EGENKAPITAL | | 120 500 000 | 120 500 000 | 120 500 000 | 120 500 000 |
| OPPTJENT EGENKAPITAL | | | | | |
| Annen egenkapital | 9,15 | 343 515 409 | 333 518 098 | 352 401 983 | 341 095 753 |
| SUM OPPTJENT EGENKAPITAL | | 343 515 409 | 333 518 098 | 352 401 983 | 341 095 753 |
| SUM EGENKAPITAL | | 464 015 409 | 454 018 098 | 472 901 983 | 461 595 753 |
| GJELD | | | | | |
| AVSETNINGER FOR FORPLIKTELSE | | | | | |
| Pensjonsforpliktelser | 4 | 4 382 513 | 3 742 149 | 4 382 513 | 3 742 149 |
| Utsatt skatt | 10 | 430 246 | 0 | 1 450 075 | 29 194 |
| SUM AVSETNINGER FOR FORPLIKTELSE | | 4 812 759 | 3 742 149 | 5 832 588 | 3 771 343 |
| ANNEN LANGSIKTIG GJELD | | | | | |
| Gjeld til kredittinstitusjoner | 12,14 | 241 962 500 | 253 637 500 | 241 962 500 | 253 637 500 |
| Gjeld til konsernselskaper | 6,13 | 645 331 | 0 | 0 | 0 |
| SUM ANNEN LANGSIKTIG GJELD | | 242 607 831 | 253 637 500 | 241 962 500 | 253 637 500 |
| KORTSIKTIG GJELD | | | | | |
| Leverandørgjeld | | 10 146 545 | 25 690 615 | 10 158 216 | 25 739 212 |
| Betalbar skatt | 10 | 0 | 0 | 361 005 | 295 521 |
| Skyldig utbytte | 9 | 0 | 5 000 000 | 0 | 5 000 000 |
| Gjeld til konsernselskaper | 6,13 | 0 | 645 331 | 0 | 0 |
| Skyldig offentlige avgifter | | 2 884 947 | 2 482 056 | 2 884 947 | 2 482 056 |
| Annen kortsiktig gjeld | 5 | 10 724 541 | 15 092 948 | 10 764 636 | 15 137 213 |
| SUM KORTSIKTIG GJELD | | 23 756 033 | 48 910 950 | 24 168 804 | 48 654 002 |
| SUM GJELD | | 271 176 623 | 306 290 599 | 271 963 892 | 306 062 845 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | | 735 192 032 | 760 308 697 | 744 865 875 | 767 658 598 |

Sandefjord 22. mars 2021
I styret for Sandefjord Lufthavn AS


Heine Wang
Styrets leder


Olav Sandstøl
Styremedlem


Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem


Helene Berg Allum
Styremedlem


Evie Gaasholt
Styremedlem


Thomas Holst
Styremedlem


Solfrid Karoline Sandnesmo
Styremedlem


Øivind Moen
Styremedlem


Gisle Skansen
Adm.dir.



Det har vært et annerledesår hvor regler for innreise og reiserestriksjoner har endret seg hyppig. Informasjon til de reisende om de til enhver tid gjeldende regler har vært viktig å kommunisere til alle passasjerer.

Kontantstrømoppstilling

| | Note | Morselskap | | Konsernselskap | |
|---|-------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | | | | | |
| Ordinært resultat før skattekostnad | | 6 409 979 | 33 472 234 | 8 088 117 | 34 892 272 |
| Periodens betalte skatter | 10 | 0 | 0 | -295 521 | -291 059 |
| Av- og nedskrivninger | 11 | 63 928 135 | 48 260 946 | 64 428 135 | 48 760 946 |
| Endring i kundefordringer | | 14 889 468 | -7 072 139 | 14 889 468 | -7 072 139 |
| Endring i andre fordringer | | -29 953 701 | 3 471 555 | -30 003 660 | 3 476 055 |
| Endring i leverandørgjeld | | -15 544 070 | 6 305 379 | -15 580 996 | 6 249 174 |
| Endring i andre tidsavgrensningsposter | | -9 401 853 | -3 592 536 | -9 406 024 | -3 619 740 |
| Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | | 30 327 958 | 80 845 439 | 32 119 519 | 82 395 509 |
| Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | | | | | |
| Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler | 11 | -10 798 885 | -22 258 313 | -10 798 885 | -22 258 313 |
| Endring andre investeringer | | 0 | 8 000 000 | 0 | 0 |
| Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | | -10 798 885 | -14 258 313 | -10 798 885 | -22 258 313 |
| Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter | | | | | |
| Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld | 12,13 | 0 | 47 525 000 | | 47 525 000 |
| Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld | | -11 675 000 | -71 356 000 | -11 675 000 | -71 356 000 |
| Utbetalinger ved nedbetaling av kortsiktig gjeld | | 0 | -274 246 | 0 | -274 246 |
| Utbetaling av utbytte | | 0 | -5 000 000 | 0 | -5 000 000 |
| Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter | | -11 675 000 | -29 105 246 | -11 675 000 | -29 105 246 |
| Netto endring i kontanter og -ekvivalenter | | 7 854 073 | 37 481 880 | 9 645 634 | 31 031 950 |
| Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 1.1. | 8,14 | 43 518 197 | 6 036 317 | 45 920 139 | 14 888 189 |
| Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 31.12. | | 51 372 270 | 43 518 197 | 55 565 773 | 45 920 139 |

Noter til regnskapet

NOTE 1 - REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noteopplysninger og konsernoppgjør og er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk. Årsregnskapet er basert på de grunnleggende prinsipper om historisk kost, fortsatt drift, kongruens og forsiktighet.

Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt resultatføres når den er opptjent og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Inntektsføring skjer følgelig normalt på løpende basis. Salg av trafikk tjenester resultatføres i den perioden tjenesten utføres. Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag, resultatføres over leieavtalens løpetid. Inntekter ved utleie av fast eiendom med omsetningsbasert leievederlag, resultatføres når inntekten er opptjent. For identifiserte tap foretas det avsetning for hele det forventede tapet.

Eiendeler / gjeld som knytter seg til varekretsløpet og poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, er klassifisert som omløpsmidler/ kortsiktig gjeld. Vurdering av omøpsmidler / kortsiktig gjeld skjer til laveste / høyeste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Virkelig verdi er definert som antatt fremtidig salgspris redusert med forventede salgskostnader. Andre eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Vurdering av anleggsmidler skjer til anskaffelseskost. Anleggsmidler som forringes avskrives. Dersom det finner sted en verdiendring som ikke er forbigående, foretas en nedskrivning av anleggsmidlet. Tilsvarende prinsipper legges normalt til grunn for gjeldsposter.

Varige driftsmidler og avskrivninger

Varige driftsmidler føres i balansen til anskaffelseskost fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler nedskrives dersom verdien i balansen overstiger gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og nåverdien av de fremtidige kontantstrømmer eiendelen forventes å generere. Reversering av nedskrivning foretas dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede. Kostnader forbundet med vedlikehold og reparasjoner blir løpende kostnadsført. Kostnader ved større utskiftninger og fornyelser som øker driftsmidlenes levetid vesentlig, aktiveres. Driftsmidler som erstattes, kostnadsføres. Et driftsmiddel anses som varig dersom det har en økonomisk levetid på over 3 år, samt en kostpris på over kr. 15.000.

Operasjonell leasing kostnadsføres som vanlig leiekostnad, og klassifiseres som ordinær driftskostnad.

Ordinære avskrivninger er beregnet lineært over driftsmidlenes økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader.

Pensjoner og pensjonskostnader

For ytelsesbasert pensjonsordninger beregnes pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser etter lineær opptjening, og er videre basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidige avkastninger på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Pensjonsforpliktelser er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsmidler i balansen. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik fra beregningsforutsetningene resultatføres over gjenværende opptjeningstid i den grad estimatavviket overstiger 10 % av det høyeste av brutto pensjonsforpliktelser eller pensjonsmidler. For innskuddsbasert pensjonsordning og driftspensjon kostnadsføres periodens premie til forsikringselskapet.

Driftspensjonen blir bokført som pensjonsmidler og pensjonsforpliktelser i balansen, hvor av årlige ytelsen til pensjonsforpliktelse / innskuddsbeløp danner grunnlag for arbeidsgiveravgift.

Utsatt skatt og skattekostnad

Utsatt skatt beregnes på bakgrunn av midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier ved utgangen av regnskapsåret. Ved beregningen benyttes nominell skattesats. Positive og negative forskjeller vurderes mot hverandre innenfor samme tidsintervall. Utsatt skattefordel oppstår dersom en har midlertidige forskjeller som gir opphav til skattemessige fradrag i fremtiden. Årets skattekostnad består av endringer i utsatt skatt og utsatt skattefordel, sammen med betalbar skatt for inntektsåret.

Finansielle instrumenter og markedsrisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt når selskapets gjeld har flytende rente. Selskapets rentesensitivitet er tilpasset til et hensiktsmessig sikringsnivå ved bruk av renteswaper og fastrenteavtaler. Selskapet inngår ikke slike avtaler med annet formål enn sikring.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter de selskap hvor morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse.

Konsernforhold

Konsernet består av morselskapet Sandefjord Lufthavn AS, datterselskapet Torpveien 125 AS (100 %) og AS Vestfold Eiendomspart III (100 %). I tillegg eier Sandefjord Lufthavn AS 100 % av KS Terminalbygg Sandefjord. Konsernet ble etablert i 2015 i forbindelse med oppkjøp av Torpveien 125 AS. Ved konsolidering er oppkjøpsmetoden benyttet. Dette innebærer at kjøpesummen for aksjene og andeler i datterselskap er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Eventuelle mer / mindreverdier analyseres

i forbindelse med kjøpet og fordeles på de eiendeler som mer / mindre verdien kan henføres til. Interne transaksjoner, fordringer og gjeld er eliminert i konserntallene. Utfyllende noteopplysninger vedrørende konsernselskaper er opplyst spesielt.

NOTE 2 - INNTEKTER OG ANDRE DRIFTSKOSTNADER

Morselskapets virksomhetsområde er å forestå den sivile trafikkavviklingen ved Torp Sandefjord lufthavn. Det arbeides løpende for å tilby fullverdige lufthavntjenester og tilrettelegge utviklingen slik at Torp dekker næringslivets og alle andre reisendes behov for et tidsmessig regionalt flyplasstilbud. Alle inntekter og driftskostnader refererer seg til denne type aktivitet.

Aktiviteten i datterselskapene AS Vestfold Eiendomspart III og KS Terminalbygg Sandefjord ble overført til Sandefjord Lufthavn AS i 2002. Etter dette tidspunkt har det ikke vært aktivitet i selskapene. I 2015 kjøpte Sandefjord Lufthavn AS Torpveien 125 AS som er et eiendomsselskap med ett utleiebygg på Torp. Det foreligger følgende fordeling på selskapets og konsernets driftsinntekter:

| | Morselskapet | | Konsernet | |
|------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Driftsinntekter | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Startavgifter | 10 482 707 | 43 991 499 | 10 482 707 | 43 991 499 |
| Terminalavgifter utland | 23 249 389 | 88 829 708 | 23 249 389 | 88 829 708 |
| Terminalavgifter innland | 8 540 416 | 15 148 526 | 8 540 416 | 15 148 526 |
| Sum trafikkinntekter | 42 272 512 | 147 969 733 | 42 272 512 | 147 969 733 |
| Andre driftsinntekter | 66 580 132 | 223 784 807 | 68 904 832 | 226 076 939 |

Andre driftsinntekter består i hovedsak av tax free-, parkering-, provisjons- og leieinntekter.

Offentlige tilskudd

120 000 000

0

120 000 000

0

På grunn av de alvorlige konsekvensene koronapandemien har hatt for driften av Torp Sandefjord lufthavn, har Sandefjord Lufthavn AS blitt påført betydelige økonomiske tap i 2020. For å bøte på situasjonen, har Stortinget totalt bevilget 120 MNOK til Sandefjord Lufthavn AS til dekking av tap i 2020, hvor av 90 MNOK er for perioden 1. mars til og med 30. september og 30 MNOK for perioden 1. oktober til og med 31. desember. Tilskuddet er å regne som offentlig støtte og er godkjent av EFTAs overvåkningsorgan (ESA), jf. ESAs brev til Nærings- og

fiskeridepartementet (NFD) datert hhv. 31. juli 2020 og 14. desember 2020.

Grunnlag for kompensasjon

Støtteberettiget beløp for Sandefjord Lufthavn AS tilsvarer skaden forårsaket av koronapandemien. Skaden er definert som tap av merverdi. Tap av merverdi er kvantifisert basert på en analyse av virkningen av koronapandemien, der Sandefjord Lufthavn AS sine driftsresultater i de to kompensasjonsperiodene i 2020 sammenlignes med selskapets

driftsresultater for tilsvarende perioder i 2019.

Kvantifiseringen av verditapet vil ta hensyn til følgende:

i) tap av inntekter: en gjennomgang av innvirkningen av koronapandemien på de totale inntektene, inkludert trafikkrelaterte inntekter, hovedsakelig reduksjon av passasjerer, **(ii)** ekstra og unngåtte kostnader: en gjennomgang av SLHs kostnadsbase og effekten (både positiv og negativ) av koronapandemien på variable kostnader, inkludert personell, sikkerhet, kostnader knyttet til service til personer med nedsatt mobilitet og flysikringstjenester; **(iii)** tap av fortjeneste: en justering for forventet margin basert på faktisk margin før koronapandemien. Inntektstapet er forskjellen mellom inntektene som Sandefjord Lufthavn AS ville ha forventet dersom koronapandemien ikke hadde skjedd, dvs. de faktiske inntektene til

selskapet i referanseperioden 2019, og inntektene som Sandefjord Lufthavn AS genererer i løpet av kompensasjonsperiodene. Inntektstapet vil bli korrigert med fortjenesten som selskapet genererte året før.

Regjeringen fritok flyselskap for plikten til å betale startavgifter ved Avinors flyplasser i perioden fra og med 13. mars til og med 30. juni 2020. Perioden ble senere forlenget til 31.10.2020. Som en konsekvens av dette, så Sandefjord Lufthavn AS ingen annen mulighet enn også å frita flyselskap som opererte på Torp Sandefjord lufthavn, for denne avgiften. Reduksjonen i trafikkinntekter utgjør kr. 13.601.068 for 2020.

Senest innen 30. juni 2021 er norske myndigheter er forplikt til å foreta etterfølgende vurdering av skaden Sandefjord Lufthavn AS har hatt som følge av koronapandemien og kvantifisere skaden nøyaktig, basert på selskapets driftsregnskap for 2020.

| | Konsernet | |
|---|--------------------|--------------------|
| | mar. - sep. | okt. - des. |
| Driftsresultat 2019 | 47 913 660 | 2 560 514 |
| Driftsresultat 2020 | -49 563 176 | -44 588 841 |
| Fritak for reskontrofert startavgift i perioden | -10 222 123 | -3 378 945 |
| Kompensasjonsbehov | 107 698 959 | 50 528 300 |
| Offentlige tilskudd | 90 000 000 | 30 000 000 |
| Sum underdekning | -17 698 959 | -20 528 300 |
| Kompensasjonsdekningsgrad | 84% | 59% |

Andre driftskostnader

Andre driftskostnader består i hovedsak av vedlikehold uteanlegg og bygg, vintervedlikehold,

flysikringstjeneste, securityrelaterte tjenester, samt markedsføringskostnader.

NOTE 3 – KONSERNSELSKAPER

Morselskapet

| Selskap | AS Vestfold Eiendomsp. III | KS Term.bygg Sandefjord | Torpveien 125 AS |
|--|----------------------------|-------------------------|------------------|
| Anskaffelsestidspunkt | 1995 | 1995 | 2015 |
| Forretningskontor | Sandefjord | Sandefjord | Sandefjord |
| Eierandel direkte/indirekte | 100% | 100% | 100% |
| Bokført verdi i Sandefjord Lufthavn AS | 760 742 | 61 814 | 29 682 213 |

AS Vestfold Eiendomspart III og Torpveien 125 AS er bokført til kostpris i regnskapet. KS andelen er innar-

beidet etter egenkapitalmetoden i regnskapet med resultatandel kr. 0 og egenkapitalandel på kr. 61.814.

NOTE 4 – LØNSKOSTNADER, PENSJONER, ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSER M.M.

Det er kun morselskapet som har ansatte. Alle lønnsrelaterte tall er like for morselskapet og konsernet.

| Lønnskostnader mm. 01.01–31.12 | 2020 | 2019 |
|----------------------------------|---------------------|-------------------|
| Lønninger | 36 824 749 | 44 877 128 |
| Folketrygdavgift | 5 879 428 | 7 197 693 |
| Pensjonskostnader | 3 886 265 | 6 081 155 |
| Andre ytelser | 1 500 387 | 2 387 012 |
| Lønnskostnader | 48 090 829 | 60 542 988 |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 52 | 57 |
| Godtgjørelser | Daglig leder | Styret |
| Lønn i perioden 01.01–31.12. | 2 361 174 | 689 000 |
| Ytelse til pensjonsforpliktelser | 640 364 | 0 |
| Annen godtgjørelse | 287 208 | 0 |

Styrets leder og daglig leder har ingen form for bonus eller overskuddsdelinger. Daglig leder har 6 måneders oppsigelse og har rett til 12 måneders lønn fra fratreden. Daglig leder har i løpet av 2020 mottatt kr. 700.000 som engangskompensasjon for endring av pensjonsordning.

Revisor

Revisjonshonoraret for morselskapet for 2020 ekskl. mva. utgjør kr. 260.000. I tillegg kommer annen bistand med kr. 20.000. Tilsvarende tall for konsernet er kr. 274.500 for revisjon og kr. 20.000 for annen bistand.

Selskapet har en pensjonsordning som tilfredsstillende kravene til obligatorisk tjenestepensjon.

Fondsinvestering / pensjonsforpliktelser

Det er foretatt en reklassifisering av pensjonsmidler / pensjonsforpliktelser for sammenligningstallene 2020 og 2019, slik at fondsinvestering og pensjonsforpliktelser kommer på egne regnskaplinjer. Daglig leder har driftspensjonsavtale som blir bokført som en fondsinvestering og per 31.12 utgjør driftspensjonsforpliktelsen kr. 4.382.513.

Pensjonsmidler / pensjonsforpliktelser

Sandefjord Lufthavn AS har inngått en avtale om en innskuddsbasert pensjonsordning for alle nyansatte i selskapet. Pensjonsordningen blir også benyttet for ansatte som ønsker å gå over fra en ytelsesbasert ordning til innskuddsbasert ordning. En

del ansatte har på frivillig basis valgt innskuddsbasert ordningen. Ved utgangen av regnskapsåret 2020 var 31 personer tilsluttet innskuddsbasert ordning. Denne pensjonsordningen innebærer at selskapet betaler et visst beløp til de ansattes pensjonskontoer. De ansatte bærer selv risikoen for avkastningen på pensjonsmidlene, og dermed pensjonens størrelse. Årets betaling til den innskuddsbaserte ordningen har vært kr. 1.325.276. Ordningen med ytelsespensjon er videreført som en lukket ordning for dem som har valgt å bli igjen i denne. Denne ordningen behandles regnskapsmessig i henhold til NRS for pensjonskostnader. I henhold til denne regnskapsstandard skal selskapets pensjonsordning behandles som en ytelsesplan. Denne pensjonsordningen omfatter i alt 21 aktive personer og 14 pensjonister. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

| Periodens pensjonskostnad: | 2020 | 2019 |
|---------------------------------------|------------------|------------------|
| Nåverdi av årets pensjonsopptjening | 3 056 357 | 2 861 508 |
| Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen | 2 855 941 | 3 079 766 |
| Avkastning på pensjonsmidler | -4 352 036 | -4 328 491 |
| Administrasjon, estimatavvik m.m. | 418 739 | 967 690 |
| Periodisert arbeidsgiveravgift | 249 077 | 279 514 |
| Resultatført planendring | 0 | 1 849 121 |
| Netto pensjonskostnad | 2 228 078 | 4 709 108 |

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status per 31.12 mot beløp i balansen:

| | 31.12.20 | 31.12.19 |
|--|-------------------|-------------------|
| Brutto pensjonsforpliktelser | 136 720 337 | 122 581 207 |
| Pensjonsmidler | -125 648 964 | -114 449 809 |
| Verdi arbeidsgiveravgift | 1 561 064 | 1 146 527 |
| Ikke resultatført aktuarielt gevinst/tap | -18 029 614 | -12 980 913 |
| Netto pensjonsforpliktelse oppført i balansen | -5 397 177 | -3 702 988 |
| Økonomiske forutsetninger: | | |
| Diskonteringsrente | 1,70% | 2,30% |
| Forventet lønnsregulering | 2,25% | 2,25% |
| Forventet G-regulering | 2,00% | 2,00% |
| Forventet pensjonsregulering | 1,24% | 1,24% |
| Forventet avkastning på fondsmidler | 3,10% | 3,80% |

Som aktuariemessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er lagt til grunn vanlig benyttede

forutsetninger innen forsikring.

NOTE 5 - ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Morselskap og Konsern

Annen kortsiktig gjeld består av periodiseringer. De største postene er påløpte utgifter til vintervedlike-

hold, flysikringstjeneste, securityrelaterte tjenester samt avsetninger til lønn, feriepengene og skattetrekk.

NOTE 6 - MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

| | Morselskapet | | Konsernet | |
|-------------------------------|----------------|----------------|-----------|----------|
| | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| Annen langsiktig gjeld | | | | |
| Foretak samme konsern | 645 331 | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 645 331 | 0 | 0 | 0 |
| Annen kortsiktig gjeld | | | | |
| Foretak samme konsern | 0 | 645 331 | 0 | 0 |
| Sum | 0 | 645 331 | 0 | 0 |

NOTE 7 – KUNDER, DELKREDERAVSETNING OG TAP PÅ KRAV

| Omløpsmidler | Morselskapet | | Konsernet | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| <i>Balanseført verdi fordringer forfall innen ett år:</i> | | | | |
| Kunder | 15 123 218 | 30 012 686 | 15 123 218 | 30 012 686 |
| Delkredereavsetning | -700 000 | -700 000 | -700 000 | -700 000 |
| Andre fordringer | 36 911 690 | 3 215 840 | 37 194 460 | 3 441 151 |
| Sum fordringer | 51 334 908 | 32 528 526 | 51 617 678 | 32 753 837 |
| Tap på kunder | 837 011 | 130 174 | 837 011 | 130 174 |
| Innkomet på tidligere avskrevne fordringer | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Endring delkredereavsetning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Netto kostnad tap på krav | 837 011 | 130 174 | 837 011 | 130 174 |

NOTE 8 – BANKINNSKUDD, LIKVIDER O.L.**Morselskap og konsern**

Av totale bankinnskudd pr. 31.12.20 er kr. 3.736.507 bundet til skyldig skattetrekk.

NOTE 9 – EGENKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

| Morselskapet | Aksje- kapital | Overkurs | Annen egenkapital | Sum |
|--------------------------------------|--------------------|----------|----------------------|--------------------|
| Egenkapital 31.12.19 | 120 500 000 | 0 | 333 518 098 | 454 018 098 |
| Årets endring i egenkapital | | | | |
| Tilbakeført tidligere avsatt utbytte | | | 5 000 000 | 5 000 000 |
| Resultat 2020 | | | 4 997 311 | 4 997 311 |
| Egenkapital 31.12.20 | 120 500 000 | 0 | 343 515 409 | 464 015 409 |

| Eierstruktur pr. 31.12.20 | Aksjer | Pålydende | Eierandel | Stemme- andel |
|------------------------------------|----------------|--------------------|-------------|------------------|
| Vestfold og Telemark fylkeskommune | 52 128 | 52 128 000 | 43,3 % | 43,3 % |
| Sandefjord kommune | 52 128 | 52 128 000 | 43,3 % | 43,3 % |
| Vestfold Flyplassinvest AS | 16 244 | 16 244 000 | 13,5 % | 13,5 % |
| Totalt antall aksjer | 120 500 | 120 500 000 | 100% | 100% |

| Konsernet | Aksje- kapital | Overkurs | Annen egenkapital | Sum |
|--------------------------------------|--------------------|----------|----------------------|--------------------|
| Egenkapital 31.12.19 | 120 500 000 | 0 | 341 095 753 | 461 595 753 |
| Årets endring i egenkapital | | | | |
| Tilbakeført tidligere avsatt utbytte | | | 5 000 000 | 5 000 000 |
| Konsernresultat 2020 | | | 6 306 231 | 6 306 231 |
| Egenkapital 31.12.20 | 120 500 000 | 0 | 352 401 983 | 472 901 983 |

NOTE 10 – REGNSKAPSMESSIG BEHANDLING AV SKATT

| | Morselskapet | | Konsernet | |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Ordinært resultat før skatt | 6 409 979 | 33 472 234 | 8 088 117 | 34 892 272 |
| Permanente forskjeller | 11 235 | 4 273 | 11 360 | 3 413 |
| Benyttet underskudd til fremføring | -45 601 145 | -57 633 406 | -45 601 145 | -57 633 406 |
| Endring midlertidige forskjeller | 39 179 931 | 24 156 899 | 39 142 600 | 24 080 998 |
| Årets skattegrunnlag | 0 | 0 | 1 640 932 | 1 343 277 |
| Betalbar skatt (22 %) | 0 | 0 | 361 005 | 295 521 |
| Skyldig skatt i balansen | 0 | 0 | 361 005 | 295 521 |
| Betalbar skatt | 0 | 0 | 361 005 | 295 521 |
| Endring utsatt skatt | 1 412 668 | 7 364 831 | 1 420 881 | 7 381 529 |
| Årets skattekostnad | 1 412 668 | 7 364 831 | 1 781 886 | 7 677 050 |

| Midlertidige forskjeller | 31.12.20 | 31.12.19 | Netto Endring |
|---|----------------|-----------------|-------------------|
| Utsatt skatt | | | |
| Anleggsreserve driftsmidler | 20 055 332 | 60 347 346 | -40 292 014 |
| Netto pensjonsmidler | 1 014 664 | -39 161 | 1 053 825 |
| Fordringsreserve | -602 404 | -660 662 | 58 258 |
| Sum midlertidige forskjeller | 20 467 592 | 59 647 523 | -39 179 931 |
| Underskudd til fremføring | -18 511 920 | -64 113 065 | -45 601 145 |
| Netto midlertidige forskjeller | 1 955 672 | -4 465 542 | -6 421 214 |
| Grunnlag utsatt skatt / skattefordel | 1 955 672 | -4 465 542 | -6 421 214 |
| Utsatt skatt/skattefordel (22 %) | 430 246 | -982 422 | -1 412 668 |

| Avstemming fra nominell til faktisk skattesats | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Forventet skatt etter nominell skattesats | 1 410 196 | 7 363 890 | 1 779 387 | 7 676 299 |
| Effekt av permanente forskjeller | 2 472 | 940 | 2 499 | 751 |
| Skattekostnad i henhold til resultatregnskapet | 1 412 668 | 7 364 831 | 1 781 886 | 7 677 050 |

| Tilleggsopplysninger konsern | 31.12.20 | 31.12.19 | Netto Endring |
|---|------------------|---------------|-------------------|
| Utsatt skatt | | | |
| Anleggsreserve driftsmidler | 24 450 214 | 64 704 897 | -40 254 683 |
| Pensjonsmidler | 1 014 664 | -39 161 | 1 053 825 |
| Fordringsreserve | -602 404 | -660 662 | 58 258 |
| Andel KS Terminalbygg | 240 702 | 240 702 | 0 |
| Sum midlertidige forskjeller | 25 103 176 | 64 245 776 | -39 142 600 |
| Underskudd til fremføring | -18 511 920 | -64 113 065 | -45 601 145 |
| Netto midlertidige forskjeller | 6 591 256 | 132 711 | -6 458 545 |
| Grunnlag utsatt skatt / skattefordel | 6 591 256 | 132 711 | -6 458 545 |
| Utsatt skatt / skattefordel (22 %) | 1 450 075 | 29 194 | -1 420 881 |

NOTE 11 – VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i 1000 kr)

| morselskapet | Driftsløs. maskiner, inventar, o.l. | Park.plass og tarmac | Drifts- bygninger | Rullebane | Anlegg terminal- området | Sum morsel- skap |
|----------------------------------|--|----------------------------|----------------------|----------------|--------------------------------|------------------------|
| Kostpris og avskrivninger | | | | | | |
| Kostpris 1.1 | 57 748 | 24 482 | 508 440 | 383 984 | 168 182 | 1 142 836 |
| + tilgang i året | 2 753 | 0 | 8 045 | 0 | 0 | 10 798 |
| + overført prosjekter i arbeid | 0 | 0 | 9 661 | 0 | 0 | 9 661 |
| Kostpris 31.12 | 60 501 | 24 482 | 526 146 | 383 984 | 168 182 | 1 163 295 |
| Herav aktiverte lånerenter | 0 | 853 | 2 329 | 0 | 0 | 3 182 |
| Akk. avskr. 1.1 | 47 078 | 12 578 | 309 909 | 66 161 | 110 142 | 545 868 |
| + årets ordinære avskr. | 2 958 | 189 | 27 259 | 13 852 | 3 170 | 47 428 |
| + årets nedskrivning | 0 | 0 | 16 500 | 0 | 0 | 16 500 |
| Akk. avskr. 31.12 | 50 036 | 12 767 | 353 668 | 80 013 | 113 312 | 609 796 |
| Regn. bokf. verdi 31.12 | 10 465 | 11 715 | 172 478 | 303 971 | 54 870 | 553 499 |
| % avskrivninger | 10 - 20 | 0 - 20 | 2 - 8 | 0 - 8 | 0 - 15 | |
| Avskrivningsplan | Lineær | Lineær | Lineær | Lineær | Lineær | |

| Oppførte tomter er trukket ut av driftsmidlene over : | Beløp |
|---|---------------|
| Tomt v/gml. terminal | 5 338 |
| Tomt v/ ny terminal | 18 294 |
| Tomt rullebane | 15 069 |
| Sum tomter | 38 701 |

| Konsern | Drifts- bygninger | Sum konsern |
|--|----------------------|----------------|
| Varige driftsmidler i datterselskap inkl. merverdi (TNOK 16.363) | 35 477 | 627 677 |
| Avskrivninger i datterselskap | 500 | 27 928 |

| Leieforpliktelser | Beløp | Avtaletid |
|-------------------------------------|--------------|-----------|
| Security utstyr | 342 | 3-5 år |
| Bygninger / bygningsinstallasjoner | 296 | 5 år |
| Brannbiler | 1 256 | 10 år |
| Sum årlige leieforpliktelser | 1 894 | |

Årlig leieforpliktelser er kr 1.894.375. Disse er ikke balanseført da leieavtalene i henhold til god regnskapskikk er å anse som operasjonell leasing. Løpe-

tiden på kontraktene er hovedsakelig fra 3 til 10 år, men med rett til fornyelse av leiekontraktene når opprinnelig kontraktstid utløper.

Prosjekter i arbeid

Ved utgangen av regnskapsåret foreligger det prosjekter i arbeid på kr. 0.

| Investering og salg av varige driftsmidler | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| | Invest./Salg | Invest./Salg | Invest./Salg | Invest./Salg | Invest./Salg |
| Driftsløsøre, maskiner, inventar o.l. | 2 753 | 5 451 | 4 499 | 2 696 | 718 |
| Tarmac, parkplass | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bygninger | 8 045 | 5 567 | 4 529 | 2 605 | 3 515 |
| Tomt | 0 | 0 | 1 850 | 0 | 0 |
| Rullebane | 0 | 1 556 | 37 316 | 259 428 | 472 |
| Terminalområdet | 0 | 23 | 635 | 0 | 760 |
| Prosjekter i arbeid | 0 | 9 661 | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 10 798 | 22 258 | 48 829 | 264 729 | 5 465 |

Prosjekter i arbeid blir inkludert i de aktuelle regnskapsposter når de enkelte prosjekter blir ferdigstilt.

Nedskrivninger - beregning av gjenvinnbart beløp

Trafikken på Torp Sandefjord lufthavn og dermed økonomien til Sandefjord Lufthavn AS er og blir betydelig påvirket av pandemien og de tilhørende nødvendige smittevernstiltakene som norske og utenlandske myndigheter gjennomfører. Dette skjer bl.a. gjennom flyselskapenes kanselleringer av avganger og reduksjon i antall passasjerer som reiser til og fra Torp. Trafikken i 2020 kan sammenlignes med trafikkvolumet Torp hadde rett før 2000. Trafikken er nå på et meget lavt nivå og prognosene tilsier at det tar tid å komme tilbake til 2019-nivå igjen. Det er derfor forventet at pandemien vil fortsette å ha negativ påvirkning framover. De negative effektene er vurdert som en nedskrivningsindikator for selskapet.

Usikkerheten om pandemiens varighet, distribusjon av vaksine, omfanget av finansiell støtte og utviklingen av selskapets inntekter, medfører økt sensitivitet i forutsetningene som ligger til grunn for nedskrivningsvurderingene. Det medfører mindre utfallsrom mellom gjenvinnbart beløp og balanseført verdi av selskapets eiendeler. Nedskrivningstesten gjennomført 31.12.2020 er foretatt ved å estimere bruksverdi for arbeidskapital, ved neddiskontering av framtidige kontantstrømmer (DCF-modell)."

Sentrale forutsetninger

Det er benyttet konservative forutsetninger i modellen og på nåværende tidspunkt anses dette som den mest realistiske prognosen frem mot 2030.

Forutsetninger for passasjer- og trafikkutvikling

Selskapets trafikkprognoser for 2021 – 2030 blir benyttet som grunnlag for DCF modellen. Det er stor usikkerhet knyttet til prognosene. Det gjelder både når trafikken igjen tar seg opp, men også om det har skjedd varige endringer i reisemønster som gjør at et nytt «normalvolum» ikke vil være det man hadde før koronaen. Normalt vil DCF modeller være på 5 år, men i dette tilfellet er det mer hensiktsmessig med en tidshorison på 10 år. Dette skyldes at forventning om at antall passasjerer er tilbake på 2019 nivå i 2024. Det er flere faktorer som vil påvirke passasjer- og omsetningsveksten i denne perioden. En effektiv og distribuert vaksine er en forutsetning for at reisefrykt og reiserestriksjoner skal forsvinne. De siste fem årene i perioden er det forventet en passasjervekst faktor på 2,5 %.

Forutsetninger for driftsinntekt, kommersiell aktivitet og kostnadsutvikling

Trafikkinntekter er basert på gjeldende takstregulativ. Andre driftsinntekter inkludert Duty Free og parkering følger passasjerutviklingen og blir KPI justert per år med 2,5 %. Det er ikke inkludert offentlige tilskudd i perioden etter juni 2021. Et flertall på Stortinget har imidlertid bedt regjeringen komme raskt tilbake til Stortinget hvis det skulle være behov for ytterligere midler for å sikre driften av Torp. Kostnadsutviklingen blir KPI justert pr år med 2,5 – 5 %, der de største kostnadsdriverne er lønnskostnad, avskrivninger, vedlikehold uteanlegg og bygg, vintervedlikehold, fysikringstjeneste, securityrelaterte tjenester, samt markedsføringskostnader.

Forutsetninger for arbeidskapital og investeringsnivå

Selskapets langtidsbudsjett legges til grunn for budsjettert arbeidskapital, som viser utvikling mellom omløpsmidler og kortsiktig gjeld. Terminalleddet for arbeidskapital i % av salgsinntekt utgjør -4 %. Selskapets investeringsbudsjett legges til grunn for investeringsnivå. Avkastning på budsjetterte investeringer er ikke inkludert i langtidsprognosen og terminalverdien av investeringer er på 61,5 MNOK.

| WACC | Indikator |
|-------|-------------|
| 7,3 % | -40 424 000 |
| 7,1 % | -16 500 000 |
| 7,0 % | 0 |
| 6,8 % | 40 520 000 |

Resultat av nedskrivningstest:

Sandefjord Lufthavn AS sine eiendelsverdier i balansen overstiger gjenvinnbart beløp per 31.12.2020. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og nåverdien av de fremtidige

Forutsetningene knyttet til avkastningskravet

Selskapet benytter 7,1 % i WACC, men det reelle avkastningskravet er nok lavere. Det er inkludert en «småbedriftspremie» i beregningen av WACC, som gjør at selskapet har et høyere avkastningskrav enn andre norske lufthavner. De offentlige eiernes interesser er at Sandefjord Lufthavn AS skal ivareta flyplassens samfunnsmessige formål.

Sensitivitetsanalyser

Det er stor sensitivitet i DFC-modellen og det knyttet spesielt sensitivitet til WACC og vekst i terminal.

| Vekst i terminal | Indikator |
|------------------|-------------|
| 2,0 % | -65 654 000 |
| 2,5 % | -16 500 000 |
| 2,6 % | 0 |
| 3,0 % | 44 671 000 |

kontantstrømmer eiendelen forventes å generere. Det er innregnet en nedskrivning på 16,5 MNOK basert på gjenvinnbartbeløp. Reversering av nedskrivning foretas dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

NOTE 12 - PANTSTILLELSER OG GARANTIER

| Bokført gjeld som er sikret ved pant ol. | Morselskapet | | Konsernet | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| Kassekreditt (limit 110 mill.) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gjeld til kredittinstitusjoner | 241 962 500 | 253 637 500 | 241 962 500 | 253 637 500 |
| Sum | 241 962 500 | 253 637 500 | 241 962 500 | 253 637 500 |
| Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for pantesikret gjeld: | | | | |
| Prosjekter i arbeid | 0 | 9 661 029 | 0 | 9 661 029 |
| Driftsløsøre, maskiner inventar og lignende | 10 465 130 | 10 670 170 | 10 465 130 | 10 670 170 |
| Tomter | 38 700 668 | 38 700 668 | 38 700 668 | 38 700 668 |
| Anlegg terminalområdet / rullebane | 370 556 484 | 387 767 320 | 370 556 484 | 387 767 320 |
| Terminal og driftsbygninger | 172 478 113 | 198 530 459 | 172 478 113 | 198 530 459 |
| Sum | 592 200 395 | 645 329 646 | 592 200 395 | 645 329 646 |

I tillegg har selskapets bankforbindelse stilt garantier ovenfor tredjepart med totalt kr. 1.000.000.

Sikkerheten er den samme som for selskapets pantegjeld.

NOTE 13 – NÆRSTÅENDE PARTER

Morselskap og Konsern

Aktiviteten i AS Vestfold Eiendomspart III og KS Terminalbygg Sandefjord ble overført til Sandefjord Lufthavn AS i 2002. Etter dette tidspunkt har det ikke vært aktivitet i selskapene. Det foreligger et mellomværende mellom selskapene ved utgangen av regnskapsåret på kr. 645.331. Dette rente beregnes ikke.

Eiendomsselskapet Torpveien 125 AS eies 100 % av Sandefjord Lufthavn AS. Morselskapet leier et

tomteområde av datterselskapet til forretningsmessig avtale.

Aksjonærer

Sandefjord kommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune er aksjonærer i selskapet samtidig som de også er reguleringsmyndighet for virksomhetsområdet til Sandefjord Lufthavn AS.

NOTE 14 – LANGSIKTIG LÅN, RENTER OG FINANSIELLE INSTRUMENTER

Morselskap og Konsern

Selskapet har en totalavtale med Nordea Bank Norge ASA som dekker behovet for finansielle tjenester til Sandefjord Lufthavn AS. Det er inngått avtaler som sikrer at nivået på finanskostnadene ikke overgår forutsetningene til langtidsbudsjettet. Dette er gjort

gjennom fastrentelån og renteswapper med ulik løpetid.

Av selskapets totale gjeld er 162,8 MNOK sikret. Rentesikringsavtalen har forfall i perioden frem til juni 2030. Rentenivå ligger på ca. 2,7 %.

| | Morselskapet | | Konsernet | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 31.12.20 | 31.12.19 | 31.12.20 | 31.12.19 |
| Langsiktig gjeld | | | | |
| Gjeld til kredittinstitusjoner | 241 962 500 | 253 637 500 | 241 962 500 | 253 637 500 |
| Forfall senere enn 5 år etter balansedagen | 124 462 500 | 136 137 500 | 124 462 500 | 136 137 500 |
| Renter og andre finanskostnader | | | | |
| Rentekostnader | 6 907 721 | 9 228 637 | 6 907 721 | 9 228 637 |
| Andre finanskost., provisjon, bankgebyrer m.m. | 43 569 | 87 728 | 43 694 | 87 728 |
| Sum renter og andre finanskostnader | 6 951 290 | 9 316 365 | 6 951 415 | 9 316 365 |

NOTE 15 - HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Det har ikke vært hendelser etter årsavslutning som påvirker tallene i årsregnskapet for 2020.

Koronapandemien er en internasjonal krise som har satt hele luftfartsbransjen i en unntakstilstand. Trafikken og økonomien til SLH er og blir betydelig påvirket av pandemien og de tilhørende nødvendige smittevernstiltakene som norske og utenlandske myndigheter gjennomfører. Dette skjer bl.a. gjennom flyselskapenes kanselleringer av avganger og reduksjon i antall passasjerer som reiser til og fra Torp. Trafikken er nå på et meget lavt nivå og det ser ut til at det vil holde seg slik lang tid fremover. Med

distribusjon og effekt av vaksine, kan det være håp om at andre halvår i 2021 kan gi langt større aktivitet og trafikk på flyplassen enn første halvår.

Det gjøres løpende kostnadsreducerende tiltak for å bedre likviditeten og minimere konsekvensene av pandemien. For å sikre tilstrekkelig likviditet gikk SLH i dialog med finansieringspartner og forhandlet frem økt likviditetsreserve i 2020. Det gjør at selskapet har et godt utgangspunkt for videre håndtering av den krevende situasjonen. Selskapets frie likviditet, ubenyttet trekkmulighet på kassekreditt på 60 MNOK og ekstra lånefasilitet

på 50 MNOK, vil sammen med alle andre tiltak være tilstrekkelig for å finansiere selskapet gjennom en langvarig periode. SLH forholder seg til krav til covenants og de tiltakene som nå gjøres, skal også bidra til at krav overholdes.

SLHs prognoser oppdateres løpende når ny informasjon foreligger. Hvis prognosene indikerer fremtidig brudd på krav til covenants, så vil SLH varsle sin finansieringspartner. Konsekvenser av et eventuelt fremtidig brudd kan ikke generaliseres. Hvis en slik situasjon skulle oppstå, vil imidlertid SLH sammen med sin finansieringspartner gjennom mange år, sørge for å iverksette tiltak som vil bidra til at selskapet igjen kommer i samsvar med krav.

Årsregnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Til grunn for dette ligger budsjett for 2021, samarbeidspartneres trafikkplaner for 2021 og langsiktige prognoser for årene fremover. Nåverdi av estimert framtidig kontantstrøm er beregnet.

Vi forventer at situasjonen med COVID-19 vil gi stor uforutsigbarhet i lang tid fremover. De langsiktige målene for SLH vil være de samme, men vi er forberedt på at disse vil måtte revideres underveis og at vi er helt nødt til å gjøre tiltak som sikrer en sunn økonomi i selskapet. SLH mottok statlig støtte tilsvarende 120 MNOK for 2020 og det er i første omgang besluttet ytterligere 80 MNOK for første halvår 2021. Tilskuddene sikrer soliditeten til selskapet, slik at soliditetsprosenten ligger på 63,1 i 2020. Uten tilskudd ville selskapets resultat og soliditet vært sterkt negativt påvirket av koronapandemien og det vil kunne være behov for styrking av egenkapital og likviditet utover det som allerede er gjennomført i 2020. SLH har løpende dialog med finansieringspartner og eiere om dette.



Norge ble mer eller mindre stengt ned i mars, og i april og mai var kun et par innenriksruter operative med noen få frekvenser for nødvendige arbeidsreiser. Gradvis har det kommet til enkelte utenlandsruter, men det har totalt sett vært et stille år for flytrafikken på TORP.



KPMG AS
Nordre Fokserød 14
3241 Sandefjord

Telephone +47 45 40 40 63
Fax
Internet www.kpmg.no
Enterprise 935 174 627 MVA

Til generalforsamlingen i Sandefjord Lufthavn AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Sandefjord Lufthavn AS' årsregnskap som viser et overskudd i selskapsregnskapet på kr 4 997 311 og et overskudd i konsernregnskapet på kr 6 306 231. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Sandefjord Lufthavn AS per 31. desember 2020 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Sandefjord Lufthavn AS per 31. desember 2020 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

KPMG AS, a Norwegian limited liability company and member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity.

Statsautoriserte revisorer - medlemmer av Den norske Revisorforening

Offices in:

| | | | |
|---------|--------------|--------------|-----------|
| Oslo | Elverum | Mo i Rana | Stord |
| Alta | Finnsnes | Molde | Straume |
| Arendal | Hamar | Skien | Tromsø |
| Bergen | Haugesund | Sandefjord | Trondheim |
| Bodø | Knarvik | Sandnessjøen | Tynset |
| Drammen | Kristiansand | Stavanger | Ålesund |

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk 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 utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og på tilbørlig måte å opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

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

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

- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om det konsoliderte regnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi alene er ansvarlige for vår revisjonskonklusjon.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om andre lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til resultatdisponering er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Sandefjord, 13. april 2021
KPMG AS



Kai Holhjem
Statsautorisert revisor





TORP

Sandefjord lufthavn