

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

3. kvartal 2023



# Innhold

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Hovedtall Avinor konsern                                           | 3  |
| Styrets rapport                                                    | 4  |
| Sammendratt konsolidert resultatregnskap                           | 8  |
| Sammendratt konsolidert utvidet resultat                           | 9  |
| Sammendratt konsolidert balanse                                    | 10 |
| Sammendratt konsolidert balanse                                    | 11 |
| Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen | 12 |
| Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling                    | 13 |
| Noter                                                              | 14 |
| Alternative resultatmål                                            | 29 |

## Om Avinor

Avinor har to primære virksomhetsområder, drift av et landsomfattende nett av lufthavner, samt nasjonal flysikringstjeneste for sivil og militær luftfart. Samlet omfatter dette 43 lufthavner, samt kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Utover den operative virksomheten, legges det til rette for kommersiell inntjening gjennom flyplass-hoteller, parkeringsanlegg, taxfree-butikker, servering og andre servicetilbud til flypassasjerene.

Avinor utgjør et konsern hvor virksomheten dels er organisert i divisjoner og dels i juridiske enheter (datterselskaper). Finansielt sett drives lufthavnsvirksomheten som ett luftfartssystem. Flysikringstjenesten er egenfinansiert ved at tjenestene prises etter internasjonale bestemmelser. Antall ansatte er ca. 3000 og årlige driftsinntekter utgjør normalt i størrelsesorden 11 milliarder kroner.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring overfor Avinor, og fastsetter blant annet konsernets samfunnspålagte oppgaver, avkastningskrav og utbytte. I tillegg regulerer Samferdselsdepartementet luftfartsavgiftene, Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift.

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg børsen. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs sine anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. Prinsippene suppleres med regjeringens fokusering på eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Avinors hovedkontor er i Oslo.

# Hovedtall Avinor konsern

Beløp i MNOK

|                                             | 3. KVARTAL |        | PER 3. KVARTAL |        | AR     |
|---------------------------------------------|------------|--------|----------------|--------|--------|
|                                             | 2023       | 2022   | 2023           | 2022   | 2022   |
| Driftsinntekter lufthavnvirksomhet          | 2 769      | 2 590  | 7 501          | 6 493  | 9 007  |
| Driftsinntekter flysikringstjeneste         | 601        | 590    | 1 667          | 1 609  | 2 122  |
| Konsenposter og elimineringer               | -157       | -213   | -451           | -538   | -710   |
| Sum driftsinntekter konsern                 | 3 213      | 2 967  | 8 717          | 7 564  | 10 419 |
| EBITDA konsern *                            | 1 513      | 1 321  | 2 919          | 2 290  | 3 069  |
| Resultat etter skatt konsern                | 492        | 691    | 347            | 614    | 427    |
| Totale eiendeler                            |            |        | 47 384         | 46 500 | 45 935 |
| Egenkapital                                 |            |        | 14 061         | 13 876 | 13 358 |
| Egenkapital/totalkapital *                  |            |        | 29,7 %         | 29,8 % | 29,1 % |
| EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon * |            |        | 40,5 %         | 40,4 % | 39,2 % |
| Antall flypassasjerer (i 1000)              | 13 983     | 13 229 | 37 225         | 33 178 | 44 729 |
| Antall flybevegelser (i 1000)               | 165        | 168    | 473            | 460    | 618    |
| Antall service units (i 1000)               | 661        | 576    | 1 754          | 1 543  | 2 071  |
| Punktlighet */**                            |            |        | 83 %           | 80 %   | 81 %   |
| Regularitet */**                            |            |        | 98 %           | 99 %   | 99 %   |

\* Se beskrivelse og beregning i vedlegget "Alternative resultatmål"

\*\* siste 12 måneder

# Styrets rapport

## VIKTIGE HENDELSER

Totalt reiste 37,2 millioner passasjerer via Avinors lufthavner i løpet av de ni første månedene i 2023, en økning på 12,2 prosent i forhold til tilsvarende periode i 2022 drevet av økt utenlandstrafikk. Antallet flybevegelser økte kun med 2,9 prosent hvilket reflekterer en betydelig større fyllingsgrad på gjennomførte flygninger. Hittil i 2023 er antall passasjerer i nivå 90 prosent av før-pandeminivå (2019), mens antall flybevegelser er på 93 prosent.

Avinor er fortsatt preget av ettervirkninger av pandemien med en for svak finansiell inntjening og soliditet sett opp mot de sektorpolitiske oppgavene selskapet er satt til å løse. Kombinert med usikre fremtidsprognoser er situasjonen drøftet med staten som eier. Styret er meget tilfreds med at Avinors krevende finansielle situasjon er anerkjent av regjeringen samtidig som at det er slått fast at staten ønsker å sikre Avinor bærekraftige finansielle rammebetingelser gjennom ulike tiltak.

## 3. KVARTAL 2023

### FINANSIELLE HOVEDTALL, 3. KVARTAL

| MNOK                 | 2023    | 2022    | ENDRING |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Driftsinntekter      | 3 213,0 | 2 966,9 | 8,3 %   |
| EBITDA*              | 1 513,2 | 1 321,4 | 14,5 %  |
| Resultat etter skatt | 492,3   | 691,2   | -28,8 % |
| Investeringer**      | 675,4   | 999,8   | -32,4 % |

\* Driftsresultat før av- og nedskrivninger. Se beskrivelse og beregning i vedlegget

"Alternative resultatmål"

\*\* Periodens tilgang av anlegg under utførelse

Konsernets driftsinntekter i 3. kvartal 2023 utgjorde 3 213 mill. kr, en økning på 8,3 prosent fra tilsvarende rapporteringsperiode i 2022. Trafikkinntektene økte med 98 mill. kr mens andre inntekter økte med 148 mill. kr.

Driftskostnader inklusive avskrivninger utgjorde 2 265 mill. kr i 3. kvartal, en økning på 3,2 prosent i forhold til tilsvarende kvartal i 2022.

## 01.01 – 30.09.2023

### FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 30.09

| MNOK                 | 2023    | 2022    | ENDRING |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Driftsinntekter      | 8 717,1 | 7 563,7 | 15,2 %  |
| EBITDA*              | 2 919,3 | 2 290,5 | 27,5 %  |
| Resultat etter skatt | 346,8   | 614,4   | -43,6 % |
| Investeringer**      | 2 095,7 | 2 250,8 | -6,9 %  |

\* Driftsresultat før av- og nedskrivninger. Se beskrivelse og beregning i vedlegget  
"Alternative resultatmål"

\*\* Periodens tilgang av anlegg under utførelse

Konsernet hadde per 3. kvartal 2023 et resultat etter skatt på 347 mill. kr sammenliknet med 614 mill. kr i første tilsvarende periode for 2022. Resultat etter skatt er påvirket av realisererte og urealiserte tap på sikring av kraftkostnader i 2023 mens det i 2022 var store realisererte og urealiserte gevinster. Underliggende har konsernet en resultatforbedring hittil i 2023 sammenliknet med tilsvarende rapporteringsperiode i fjor, drevet av økte inntekter og styrket driftsmargin.

### Driftsinntekter

Driftsinntektene for de første ni månedene i 2023 utgjorde 8 717 mill. kr, en økning på 15,2 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2022.

### DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 31.09

| MNOK            | 2023     | 2022     | ENDRING |
|-----------------|----------|----------|---------|
| Lufthavndrift   | 7 500,8  | 6 492,8  | 15,5 %  |
| Flysikring      | 1 667,0  | 1 609,3  | 3,6 %   |
| Felles/ufordelt | 1 114,9  | 740,6    | 50,5 %  |
| Eliminering     | -1 565,6 | -1 278,9 |         |
| Avinor konsern  | 8 717,1  | 7 563,7  | 15,2 %  |

Som følge av trafikkvolum og styrket kommersiell inntjening, økte driftsinntektene i lufthavnvirksomheten per tredje kvartal med 15,5 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i fjor. Trafikkinntektene utviklet seg svakere enn trafikkveksten med en reduksjon i trafikkinntekt per passasjer på 1 prosent. For de første ni måneder i 2023 utgjorde kommersielle inntekter 57,3 prosent av driftsinntektene, mot 55,7 prosent i tilsvarende periode i 2022.. Det er de store lufthavnene, med større andel utenlandstrafikk, som har hatt størst inntektsvekst.

For flysikringsvirksomheten har inntektsveksten i løpet av årets ni første måneder vært på 3,6 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2022. Den lavere inntektsveksten for

flysikringsvirksomheten sammenliknet med lufthavndriften skyldes at antallet flygninger ikke har økt like mye som antallet passasjerer.

#### Driftskostnader og avskrivninger

Samlede driftskostnader i årets ni første måneder i 2023 utgjorde 5 798 mill. kr sammenliknet med 5 273 mill. kr i tilsvarende periode i 2022. Dette er en økning på 525 mill. kr eller 9,9 prosent. Det er særlig økning i volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet som medfører økning i driftskostnadene, i tillegg til at reparasjonskostnadene for driftsmateriell øker som følge av økt bruk samt økte kostnader på deler og arbeid. Kostnadsutviklingen må ses i sammenheng med økningen i trafikkvolum samt generelt høy prisvekst på flere innsatsfaktorer. Enhetskostnaden per passasjer har gått ned med rundt 1 prosent per utgangen av september 2023 i forhold til tilsvarende periode i 2022.

Samlede av- og nedskrivninger for årets ni første måneder utgjorde 1 678 mill. kr, dette er på samme nivå som i tilsvarende periode i 2022.

#### Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)

EBITDA per 3. kvartal i 2023 utgjorde 2 919 mill. kr med en EBITDA-margin på 33,5 prosent. I tilsvarende periode i 2022 var EBITDA på 2 291 mill. kr med en EBITDA-margin på 30,3 prosent.

#### Investeringer

Balanseført tilgang for varige driftsmidler utgjorde 2 096 mill. kr i løpet av årets ni første måneder, en nedgang på 155 mill. kr i forhold til tilsvarende periode i 2022. Investeringene er primært relatert til prosjekter vedtatt og iverksatt før koronapandemien, samt nødvendige reinvesteringer.

#### Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i løpet av de ni første månedene i 2023 en kontantstrøm før endring i gjeld på minus 15 mill. kr. Med en netto økning i gjeld på 217 mill. kr endte konsernet opp med en økning i kontantbeholdning på 202 mill. kr i løpet av perioden 1. januar - 30. september 2023.

Rentebærende gjeld var per 30. september 2023 på 23,6 mrd. kr, hvorav 1,8 mrd. kr var kortsiktig gjeld. Året 2023 har så langt vært preget av økende renter og svekkelse av norske kroner mot euro. Konsernets låneportefølje er 100 prosent valutasikret, renteeffekt på sikringer med fast rente bidro til en forbedring av konsernets egenkapital med 91 millioner kroner i løpet av de første ni månedene.

Netto finansresultat for perioden januar-september 2023 endte på minus 798 mill. kr, 946 mill. kr lavere enn finansresultatet på 148 mill. kr i de ni første månedene i 2022. Realiserte og urealiserte tap på kraftsikringer bidro negativt med 340 mill. kr til finansresultatet i 2023, mens de i 2022 bidro positivt med 543 mill. kr.

Konsernets balanse økte med 1,4 mrd. kr i løpet av de ni første månedene i 2023 til 47,4 mrd. kr per 30. september 2023. Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen per 30. september 2023 utgjorde 29,7 prosent sammenliknet med 29,1 prosent per årsslutt 2022. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 40,5 prosent. I ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40,0 prosent til minimum 37,0 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2023.

Konsernets bokførte egenkapital har i perioden januar til september 2023 økt med 703 mill. kr. Resultat etter skatt bidro positivt med 347 mill. kr, pensjonseffekter bidro positivt med 265 mill. kr mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et positivt bidrag på 91 mill. kr.

Ved utgangen av september 2023 hadde konsernet en likviditetsreserve på 5,7 mrd. kr, fordelt på 1,4 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

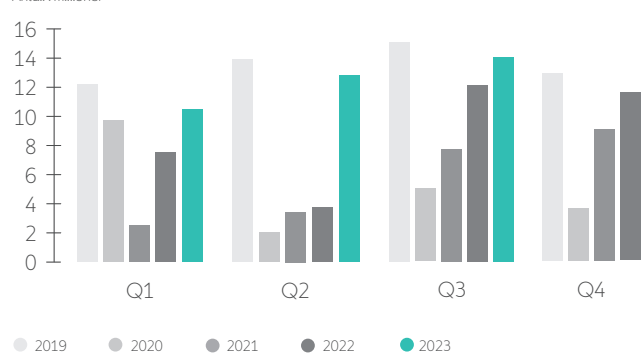
#### Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 37,2 mill. passasjerer via Avinors lufthavner i løpet av de første ni månedene i 2023. Dette er 12,2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2022.

Nedenstående figur viser trafikkutviklingen per kvartal i perioden 2019 – 2023:

#### PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken i løpet av de ni første månedene av 2023 økte med 7,1 prosent i forhold til første tilsvarende periode i 2022, mens utenrikstrafikken økte med 20,6 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en nedgang på 4,6 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

#### PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 30.09

| PASSASJERER (1000) | 2023   | 2022   | ENDRING |
|--------------------|--------|--------|---------|
| Gardermoen         | 19 225 | 16 683 | 15,2 %  |
| Flesland           | 4 822  | 4 416  | 9,2 %   |
| Sola               | 2 974  | 2 633  | 13,0 %  |
| Værnes             | 3 000  | 2 765  | 8,5 %   |
| Øvrige             | 7 205  | 6 681  | 7,8 %   |
| Avinor konsern     | 37 225 | 33 178 | 12,2 %  |

Antallet kommersielle flybevegelser økte med 2,9 prosent. For innenriks flybevegelser har det vært en nedgang på 0,2 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 14,3 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 83 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

## FLYSIKKERHET OG HMS

Det har så langt i 2023 ikke vært luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor har vært medvirkende part.

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 2,2 for konsernet (1,8 i tilsvarende periode i fjor) mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 3,3 (3,8 i tilsvarende periode i fjor). N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) har i løpet av tredje kvartal økt fra 34,5 til 39,3.

## RISIKOFORHOLD

### *Risikoer relatert til flytrafikkvolum*

Det er press på omstilling for luftfarten med tilhørende risiko for varige endringer i reisevaner som følge av økt fokus på klima, miljø og bærekraft. Dette innebærer risiko for færre reisende og lavere flytrafikkvolum. Geopolitisk og økonomisk utvikling i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i denne forbindelse.

Avinors trafikkinntekter påvirkes av flyselskapenes ruteoppsett og etterspørselen etter flyreiser. Det er ikke etablert særskilte avtaler med flyselskapene for bruk av Avinors lufthavner og det er derfor ikke noen forpliktelser for flyselskapene til å opprettholde et bestemt trafikkvolum.

Et fåtall flyselskaper står for en vesentlig del av trafikkvolumet på Avinors lufthavner. Forretningsmessige beslutninger eller finansielle vanskeligheter relatert til disse flyselskapene vil kunne ha en finansiell effekt for Avinor.

Avinor har en høy andel faste kostnader som i mindre grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse. Konsernets inntjening og finansielle verdi er påvirket av endringer i trafikkvolumet.

Inntekter fra tjenester og tilbud til passasjerene har en sentral betydning for konsernets finansiering. Endringer i trafikkvolum vil ha en direkte effekt på omfanget av disse inntektene.

### *Risikoer knyttet til investeringsaktiviteter*

Konsernet har et kontinuerlig investeringsprogram for å vedlikeholde og tilpasse infrastruktur i lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Innebygget prosjektrisiko, endringer i finansielt klima, prisstigning og politiske føringer kan påvirke det finansielle grunnlaget for disse investeringene og dermed konsernets finansielle stilling.

Det er teknisk, økonomisk og regulatorisk risiko knyttet til utviklingsprosjekter.

### *Finansiell risiko*

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Med finansiell risiko menes likviditets- og finansieringsrisiko, renterisiko, valutarisiko, kredittrisiko og kraftpriserisiko.

### *Likviditets- og finansieringsrisiko*

For å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av ekstern finansiering av utviklingsplaner og prosjekter, samt for å refinansiere eksisterende gjeld. Det kan i perioder

være usikkerhet knyttet til kapitalmarkedenes tilgjengelighet og prising. For Avinor har tilgangen på kapital vært god gjennom ulike lånemarkeder.

Brudd på lånevilkår eller negativ endring i konsernets egenkapitalsituasjon kan påvirke lånebetingelser og mulighet for å ta opp ny ekstern finansiering.

### *Renterisiko*

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter. Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger.

### *Valutarisiko*

Konsernet er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet er i hovedsak eksponert mot euro og amerikanske dollar samt noe eksponering i svenske kroner og britiske pund.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko mot euro i forhold til norske kroner gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges på termin i den grad de ikke skal brukes til direkte valutaubetalinger. Konsernet har også valutarisiko knyttet til innkjøp i utenlandsk valuta. Valutaterminer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring.

Konsernets obligasjonsgjeld denominert i euro sikres gjennom kjøp av rente- og valutabytteavtaler. Avinor benytter sikringsbokføring ved bokføring av rente- og valutabytteavtaler.

### *Kredittrisiko*

Konsernet har kredittrisiko knyttet til flyselskaper, leietakere og luftfartsrelaterte næringer. Det er en risiko for at kunder ikke kan oppfylle sine forpliktelser, og mislighold vil kunne ha effekt på konsernets virksomhet, finansielle stilling og resultat.

Konsernet har retningslinjer for å minimere tap. Det er ikke stilt garantier for forpliktelser som ikke tilhører selskap i konsernet.

### *Kraftpriserisiko*

Konsernet har et betydelig forbruk av elektrisk kraft og dermed en risiko for økte kostnader som følge av utviklingen i kraftprisene. For å redusere risikoen har Avinor inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS.

### *Regulatorisk risiko*

Avinors drift er innrettet mot sikker avvikling av flytrafikken med prosedyrer og tiltak for å minimere sannsynligheten for og konsekvensen av ulykker og alvorlige hendelser. Utviklingen i nasjonale og internasjonale regulatoriske forhold kan ha finansielle konsekvenser for konsernet.

Nivået på luftfartsavgiftene er regulert av norske og europeiske myndigheter. Det er økonomisk og finansiell risiko for Avinor hvis de regulatoriske myndigheter ikke legger Avinors planer til grunn. Det samme gjelder om faktiske kostnadene eller faktisk trafikkvolum avviker fra forutsetninger som ligger til grunn for fastsettelse av luftfartsavgiftene.

Avinor ivaretar definerte nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold, herunder lufthavnstruktur, krav til beredskap, nivå på luftfartsavgifter og samfunnspålagte oppgaver. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

Samferdselsdepartementet, som eier, har fastslått av lufthavnstrukturen og Avinor-modellen, som innebærer at Avinor i utgangspunktet skal være selvfinansiert, ligger fast. Eier har også åpnet opp for at Avinor kan øke innkrevde lufthavnavgifter for å sikre dette, i tillegg til at det også vurderes om deler av finansieringsansvaret for enkelte samfunnspålagte oppgaver skal overføres til staten. Det er en risiko for at faktisk justering av avgifter eller nivået på kompensasjon for samfunnspålagte oppgaver ikke fullt ut dekker Avinor sitt faktiske behov for forbedrede finansielle rammebetingelser.

#### Pensjon

Fra 1. januar 2019 ble konsernets ytelsesbaserte offentlige pensjonsordning lukket og ansatte etter dette meldes inn i en privat innskuddsbasert ordning. Ca. 45 prosent av ansatte per 1. januar 2019 gikk over til ny ordning. Fra og med 1. januar 2020 ble den offentlige pensjonsordningen endret til en ordning mer lik en privat innskuddsordning for alle født etter 1962. Alle født etter 1962 som fortsatt er medlem av den offentlige ordningen og alle som per 1. januar 2019 gikk over til ny privat ytelsesordning har fått en oppsatt rettighet basert på den gamle ordningen.

AFP skal legges om fra en tidligpensjonsordning (fra 62 til 67 år) til en livsvarig påslagsordning som kommer i tillegg til folketrygden. Den er planlagt å gjelde fra 2025. Nye regler om særalderspensjon planlagt innført i 2025/26 som en livsvarig påslagsordning.

Deler av konsernets pensjonsmidler er direkte knyttet opp mot Statens pensjonsfond utland. Avkastning og valutakursutvikling for Statens pensjonsfond utland vil dermed påvirke verdien av konsernets pensjonsmidler og fremtidige premiebetalinger.

Det er finansiell og regulatorisk risiko knyttet til beregnede pensjonsforpliktelser, hvor mindre endringer i forutsetninger vil kunne ha stor effekt for konsernets bokførte egenkapital.

#### Miljøforhold

Luftfart har både lokal miljøpåvirkning og global klimapåvirkning. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til flystøy, luftkvalitet, samt vann- og grunnforurensning (herunder spredning av PFAS), mens den globale påvirkningen primært er knyttet til klimagassutslipp.

Luftfartens klimagassutslipp svekker bransjens omdømme og vil kunne påvirke nasjonale og internasjonale rammebetingelser samt reiseaktivitet. Avinor har over tid iverksatt tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift, og er en pådriver for å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Det gjøres også vurderinger knyttet til myndigheters og andre interessenters

forventninger til Avinors arbeid med og rapportering på bærekraft/ESG, herunder EU's taksonomi og nye europeiske standarder for bærekraftrapportering.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum benyttet frem til 2011 som har ført til forurensning på og rundt lufthavnene. Framtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav, tiltaksmetoder, mengder forurenset masse og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til kartlegging av de resterende lufthavnene. Det henvises til note 12 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EU's mattryggingorgan) har kommet med nye strengere grenseverdier for PFAS. Norske myndigheter vurderer hva dette vil bety for videre håndtering av PFAS forurensninger i Norge. Det er risiko for at Miljødirektoratet vil stille strengere krav til opprydding på Avinors lufthavner og at mer forurensning enn det som tidligere er signalisert må håndteres.

## FRAMTIDSUTSIKTER

Det er usikkerhet knyttet til fremtidige nivåer på flytrafikken særlig med henblikk på hvordan teknologi, klima, miljø, økonomi og bærekraft kan medføre endringer i reisevanene. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen generelt i verden gir også økt usikkerhet.

Avinors konsernregnskap per 30. september 2023 er utarbeidet basert på konklusjonen om at de bokførte verdiene av eiendeler forsvares. Som redegjort for i note 6 «Verdifall på eiendeler» inkluderer forutsetningene en kombinasjon av realavgiftsøkninger, forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer andre statlige aktører, samt driftseffektivisering. I brev fra Samferdselsdepartementet datert 16. november 2023 beskrives aktuelle tiltak som vurderes gjennomført fra statens side som understøtter Avinors tiltaksliste. Realisering av vesentlige deler av disse tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt finansielt bærekraftige rammebetingelser.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klimagassutslipp skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Sammen med flyselskapene vil Avinor arbeide for innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst. Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv. Ny teknologi vil endre luftfarten slik vi kjenner den i dag. Avinors samfunnsoppdrag innebærer at konsernet skal legge til rette for videre utvikling og forventede endringer i flytrafikken.

## SAMMENDRATT KONSOLIDERT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

|                                                   |      | 3. KVARTAL |         | PER 3. KVARTAL |         | AR       |
|---------------------------------------------------|------|------------|---------|----------------|---------|----------|
|                                                   | NOTE | 2023       | 2022    | 2023           | 2022    | 2022     |
| <b>Driftsinntekter:</b>                           |      |            |         |                |         |          |
| Trafikkinntekter                                  |      | 1 508,0    | 1 410,3 | 4 098,3        | 3 676,6 | 4 947,8  |
| Andre driftsinntekter                             |      | 1 705,0    | 1 556,6 | 4 618,7        | 3 887,1 | 5 470,7  |
| Sum driftsinntekter                               | 4    | 3 213,0    | 2 966,9 | 8 717,1        | 7 563,7 | 10 418,5 |
| <b>Driftskostnader:</b>                           |      |            |         |                |         |          |
| Varekostnader                                     |      | 29,4       | 66,3    | 126,5          | 144,4   | 214,1    |
| Lønn og andre personalkostnader                   | 7    | 819,9      | 818,6   | 2 922,8        | 2 723,0 | 3 681,0  |
| Andre driftskostnader                             | 11   | 850,5      | 760,7   | 2 748,5        | 2 405,8 | 3 454,8  |
| Sum driftskostnader                               |      | 1 699,9    | 1 645,6 | 5 797,8        | 5 273,2 | 7 350,0  |
| Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA) |      | 1 513,2    | 1 321,4 | 2 919,3        | 2 290,5 | 3 068,5  |
| Av- og nedskrivninger                             | 5    | 565,1      | 550,1   | 1 677,5        | 1 647,2 | 2 258,7  |
| Driftsresultat                                    |      | 948,1      | 771,2   | 1 241,8        | 643,3   | 809,8    |
| Finansinntekter                                   |      | 13,0       | 277,4   | 85,6           | 599,5   | 370,6    |
| Finanskostnader                                   |      | 329,8      | 162,7   | 883,1          | 451,1   | 628,4    |
| Netto finansinntekt/-kostnad                      |      | -316,9     | 114,7   | -797,6         | 148,3   | -257,9   |
| Resultat før skattekostnad                        |      | 631,2      | 885,9   | 444,3          | 791,6   | 551,9    |
| Skattekostnad                                     | 2    | 138,8      | 194,7   | 97,5           | 177,2   | 125,0    |
| Resultat etter skatt                              |      | 492,3      | 691,2   | 346,8          | 614,4   | 426,9    |
| <b>Tilordnet:</b>                                 |      |            |         |                |         |          |
| Aksjonær                                          |      | 492,3      | 691,2   | 346,8          | 614,4   | 426,9    |

# SAMMENDRATT KONSOLIDERT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

|                                                            | 3. KVARTAL |        | PER 3. KVARTAL |         | AR      |
|------------------------------------------------------------|------------|--------|----------------|---------|---------|
|                                                            | 2023       | 2022   | 2023           | 2022    | 2022    |
| Resultat etter skatt                                       | 492,3      | 691,2  | 346,8          | 614,4   | 426,9   |
| <b>Utvidet resultat:</b>                                   |            |        |                |         |         |
| Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder: |            |        |                |         |         |
| Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse          | 265,7      | -289,4 | 340,6          | 1 796,8 | 1 498,6 |
| Skatteeffekt                                               | -59,0      | 64,1   | -75,4          | -395,5  | -330,0  |
| Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:   |            |        |                |         |         |
| Kontantstrømsikring                                        | 79,9       | -395,4 | 116,4          | -783,7  | -908,8  |
| Skatteeffekt                                               | -17,6      | 87,0   | -25,6          | 172,4   | 200,0   |
| Sum utvidet resultat etter skatt                           | 269,1      | -533,6 | 356,0          | 790,0   | 459,7   |
| Årets totalresultat                                        | 761,4      | 157,6  | 702,8          | 1 404,4 | 886,7   |
| <b>Tilordnet:</b>                                          |            |        |                |         |         |
| Aksjonær                                                   | 761,4      | 157,6  | 702,8          | 1 404,4 | 886,7   |

## SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

|                                      |      | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|--------------------------------------|------|---------------|----------|----------|
|                                      | NOTE | 2023          | 2022     | 2022     |
| EIENDELER                            |      |               |          |          |
| Anleggsmidler                        |      |               |          |          |
| Immaterielle eiendeler:              |      |               |          |          |
| Utsatt skattefordel                  |      | 1 744,1       | 1 796,9  | 1 942,6  |
| Andre immaterielle eiendeler         | 5,6  | 626,0         | 529,0    | 531,7    |
| Anlegg under utførelse, immaterielle | 5,6  | 1 026,0       | 735,6    | 704,8    |
| Sum immaterielle eiendeler           |      | 3 396,1       | 3 061,6  | 3 179,0  |
| Varige driftsmidler:                 |      |               |          |          |
| Varige driftsmidler                  |      | 34 415,6      | 33 888,4 | 34 373,9 |
| Anlegg under utførelse               |      | 3 382,9       | 3 568,5  | 3 392,9  |
| Bruksretteiendeler                   |      | 342,7         | 519,1    | 504,6    |
| Sum varige driftsmidler              | 5,6  | 38 141,2      | 37 976,0 | 38 271,4 |
| Finansielle anleggsmidler:           |      |               |          |          |
| Derivater                            | 9    | 2 393,0       | 1 629,8  | 1 378,9  |
| Andre finansielle anleggsmidler      |      | 42,4          | 159,9    | 86,7     |
| Sum finansielle anleggsmidler        |      | 2 435,3       | 1 789,8  | 1 465,6  |
| Sum anleggsmidler                    |      | 43 972,6      | 42 827,3 | 42 916,0 |
| Omløpsmidler                         |      |               |          |          |
| Varer                                |      | 40,7          | 40,6     | 65,5     |
| Fordringer                           | 10   | 1 962,0       | 1 446,2  | 1 624,3  |
| Derivater                            | 9    | 17,9          | 459,5    | 141,0    |
| Bankinnskudd, kontanter og lignende  | 8    | 1 390,7       | 1 726,0  | 1 188,6  |
| Sum omløpsmidler                     |      | 3 411,4       | 3 672,3  | 3 019,4  |
| SUM EIENDELER                        |      | 47 383,9      | 46 499,6 | 45 935,4 |

## SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

|                                    |      | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|------------------------------------|------|---------------|----------|----------|
|                                    | NOTE | 2023          | 2022     | 2022     |
| EGENKAPITAL OG GJELD               |      |               |          |          |
| Egenkapital                        |      |               |          |          |
| Aksjekapital                       |      | 5 400,1       | 5 400,1  | 5 400,1  |
| Annen egenkapital                  |      | 8 660,6       | 8 475,5  | 7 957,8  |
| Sum egenkapital                    |      | 14 060,7      | 13 875,6 | 13 357,9 |
| Gjeld                              |      |               |          |          |
| Avsetning for forpliktelser:       |      |               |          |          |
| Pensjonsforpliktelser              | 7,12 | 4 436,8       | 5 074,7  | 5 313,9  |
| Annen forpliktelse                 | 12   | 959,9         | 1 027,9  | 1 010,6  |
| Sum avsetning for forpliktelser    |      | 5 396,7       | 6 102,5  | 6 324,5  |
| Langsiktig gjeld:                  |      |               |          |          |
| Lån fra Staten                     | 8,9  | 83,3          | 527,7    | 305,5    |
| Annen langsiktig gjeld             | 8,9  | 21 402,7      | 20 855,6 | 20 447,0 |
| Derivater                          | 9    | 1 268,0       | 1 542,3  | 1 587,3  |
| Leieforpliktelser                  | 8,9  | 324,1         | 486,9    | 472,2    |
| Sum langsiktig gjeld               |      | 23 078,1      | 23 412,5 | 22 811,9 |
| Kortsiktig gjeld:                  |      |               |          |          |
| Sertifikatgjeld                    | 9,10 | 750,0         | 0,0      | 0,0      |
| Leverandørgjeld                    |      | 597,0         | 357,6    | 650,1    |
| Skyldige offentlige avgifter       |      | 414,0         | 315,8    | 285,8    |
| Derivater                          | 9    | 97,7          | 8,5      | 2,0      |
| Første års avdrag langsiktig gjeld | 8,9  | 971,5         | 931,5    | 971,5    |
| Leieforpliktelser                  | 8,9  | 48,4          | 60,2     | 62,8     |
| Annen kortsiktig gjeld             | 10   | 1 970,0       | 1 435,5  | 1 468,9  |
| Sum kortsiktig gjeld               |      | 4 848,5       | 3 109,0  | 3 441,0  |
| Sum gjeld                          |      | 33 323,3      | 32 624,0 | 32 577,5 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD           |      | 47 383,9      | 46 499,6 | 45 935,4 |

# SAMMENDRATT KONSOLIDERT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

*Beløp i MNOK*

|                        | AKSJEKAPITAL | ANNEN EGENKAPITAL<br>IKKE RESULTATFØRT | ANNEN<br>EGENKAPITAL | SUM      |
|------------------------|--------------|----------------------------------------|----------------------|----------|
| Egenkapital 01.01.2022 | 5 400,1      | -3 178,8                               | 10 249,9             | 12 471,2 |
| Totalresultat          |              | 790,0                                  | 614,4                | 1 404,4  |
| Egenkapital 30.09.2022 | 5 400,1      | -2 388,8                               | 10 864,3             | 13 875,6 |
| Egenkapital 01.01.2023 | 5 400,1      | -2 719,1                               | 10 676,9             | 13 357,9 |
| Totalresultat          |              | 356,0                                  | 346,8                | 702,8    |
| Egenkapital 30.09.2023 | 5 400,1      | -2 363,1                               | 11 023,7             | 14 060,7 |

# SAMMENDRATT KONSOLIDERT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

|                                                                                       |      | PER 3. KVARTAL |          | AR       |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------|----------|----------|
|                                                                                       | NOTE | 2023           | 2022     | 2022     |
|                                                                                       |      |                |          |          |
| Kontantstrøm fra driften                                                              |      |                |          |          |
| Resultat før skatt                                                                    |      | 444,3          | 791,6    | 551,9    |
| Ordinære av- og nedskrivninger                                                        |      | 1 677,5        | 1 647,2  | 2 258,7  |
| Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler                                                 |      | 1,6            | -0,6     | 0,2      |
| Verdiendringer og andre tap/gevinster                                                 |      | -101,2         | 126,2    | 182,3    |
| Netto finansposter                                                                    |      | 797,6          | -148,3   | 257,9    |
| Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter                                             |      | 7,1            | 0,0      | 20,4     |
| Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld                                 |      | -345,8         | -490,2   | -82,9    |
| Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger                          | 7    | -536,5         | -23,6    | -82,6    |
| Endringer i andre tidsavgrensningsposter                                              |      | 581,8          | -4,0     | -302,4   |
| Mottatte renter                                                                       |      | 44,8           | 24,2     | 42,3     |
| Netto kontantstrøm fra driften                                                        |      | 2 571,0        | 1 922,4  | 2 845,8  |
|                                                                                       |      |                |          |          |
| Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter                                           |      |                |          |          |
| Investering i varige driftsmidler                                                     |      | -2 529,8       | -2 067,9 | -3 105,0 |
| Investeringstilskudd                                                                  |      | 450,0          | 150,0    | 254,0    |
| Salg av varige driftsmidler (salgssum)                                                |      | 8,8            | 5,1      | 7,4      |
| Andre investeringer                                                                   |      | 4,6            | 2,6      | 98,1     |
| Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter                                        |      | -2 066,4       | -1 910,2 | -2 745,5 |
|                                                                                       |      |                |          |          |
| Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter                                          |      |                |          |          |
| Nedbetaling av gjeld                                                                  | 8    | -533,4         | -493,6   | -939,0   |
| Opptak kortsiktig gjeld (sertifikatlån)                                               | 8    | 750,0          | 0,0      | 0,0      |
| Betalte renter                                                                        |      | -519,0         | -450,0   | -630,2   |
| Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter                                       |      | -302,5         | -943,6   | -1 569,2 |
|                                                                                       |      |                |          |          |
| Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden |      | 202,1          | -931,4   | -1 468,9 |
| Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodestart             |      | 1 188,6        | 2 657,4  | 2 657,4  |
| Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodeslutt             | 8    | 1 390,7        | 1 726,0  | 1 188,6  |

# NOTER

## NOTE 1 Generell informasjon

---

Avinor AS med datterselskaper (samlet konsernet) skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under foretakets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene. Avinorkonsernet har hovedkontor i Oslo.

Delårsregnskapet for 3. kvartal 2023 ble vedtatt av styret den 28. november 2023. Delårsregnskapet er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

## NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

---

Konsernregnskapet per 3. kvartal 2023, avsluttet 30. september 2023, er utarbeidet etter regnskapsprinsippene i International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU og består av Avinor AS med datterselskaper. Delårsregnskapet avlegges i henhold til IAS 34 Interim Financial Reporting. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med konsernets årsregnskap for 2022. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

Skattekostnad i kvartalsregnskapet

Skattekostnaden er beregnet ved å benytte skattesats som forventet for årsresultatet. Forventet skattesats for året er 22 prosent.

Konsernet forventer at eventuelle skattemessige overskudd per årsslutt utlignes mot fremførbart skattemessig underskudd. Beregnet resultatført skattekostnad i kvartalsregnskapet er dermed i sin helhet ført som reduksjon av balanseført utsatt skattefordel.

**NOTE 3** Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

## PER 3. KVARTAL 2023

|                                 | OSLO<br>LUFTHAVN | BERGEN<br>LUFTHAVN | STAVANGER<br>LUFTHAVN | TRONDHEIM<br>LUFTHAVN | REGIONALE<br>LUFTHAVNER | EIENDOM |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|---------|
| Trafikkinntekter                | 1 516,6          | 429,5              | 305,3                 | 249,5                 | 601,6                   | 0,0     |
| Andre driftsinntekter 1)        | 2 516,8          | 438,1              | 521,3                 | 258,9                 | 447,6                   | 118,1   |
| Konserninterne inntekter        | 1,5              | 0,4                | 6,0                   | 2,6                   | 69,8                    | 17,2    |
| Sum driftsinntekter             | 4 034,9          | 868,0              | 832,6                 | 511,0                 | 1 119,0                 | 135,3   |
| Lønn og andre personalkostnader | 381,7            | 86,8               | 72,4                  | 71,4                  | 539,0                   | 0,0     |
| Andre driftskostnader           | 879,8            | 187,4              | 130,9                 | 112,3                 | 677,6                   | 9,4     |
| Konserninterne kostnader        | 296,8            | 99,6               | 82,7                  | 63,7                  | 618,6                   | 0,6     |
| Sum driftskostnader             | 1 558,2          | 373,8              | 285,9                 | 247,3                 | 1 835,2                 | 10,0    |
| EBITDA                          | 2 476,7          | 494,2              | 546,7                 | 263,7                 | -716,3                  | 125,3   |
| Av- og nedskrivninger           | 704,3            | 203,2              | 94,7                  | 86,8                  | 376,6                   | 32,4    |
| Driftsresultat                  | 1 772,4          | 291,0              | 452,0                 | 176,9                 | -1 092,8                | 92,9    |
| Varige driftsmidler *           | 17 399,3         | 4 926,9            | 1 914,2               | 1 542,3               | 7 013,5                 | 934,2   |

## PER 3. KVARTAL 2023 FORTS.:

|                                 | SUM<br>LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/<br>UFORDELT | KONSERN<br>ELIMINERING | AVINOR<br>KONSERN |
|---------------------------------|----------------------|------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter                | 3 102,4              | 996,0      | 0,0                 |                        | 4 098,3           |
| Andre driftsinntekter           | 4 300,7              | 141,6      | 176,4               |                        | 4 618,7           |
| Konserninterne inntekter        | 97,6                 | 529,5      | 938,4               | -1 565,6               | 0,0               |
| Sum driftsinntekter             | 7 500,8              | 1 667,0    | 1 114,9             | -1 565,6               | 8 717,1           |
| Lønn og andre personalkostnader | 1 151,1              | 1 062,9    | 708,8               |                        | 2 922,8           |
| Andre driftskostnader           | 1 997,4              | 176,9      | 700,7               |                        | 2 875,0           |
| Konserninterne kostnader        | 1 162,0              | 357,5      | 46,1                | -1 565,6               | 0,0               |
| Sum driftskostnader             | 4 310,5              | 1 597,3    | 1 455,6             | -1 565,6               | 5 797,8           |
| EBITDA                          | 3 190,3              | 69,8       | -340,7              |                        | 2 919,3           |
| Av- og nedskrivninger           | 1 497,9              | 32,8       | 146,8               |                        | 1 677,5           |
| Driftsresultat                  | 1 692,3              | 37,0       | -487,5              |                        | 1 241,8           |
| Varige driftsmidler *           | 33 730,4             | 342,1      | 969,0               |                        | 35 041,6          |

\* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

1) Andre driftsinntekter for Stavanger lufthavn, som inngår i segmentet lufthavndrift, inkluderer for perioden avsluttet 30. september 2023 inntektsført forsikringsoppgjør på 188,5 mill. kr. Dette er forsikringsoppgjør knyttet til bygging av nytt parkeringshus for å erstatte parkeringshuset som ble totalskadet i brann januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

## PER 3. KVARTAL 2022

|                                 | OSLO<br>LUFTHAVN | BERGEN<br>LUFTHAVN | STAVANGER<br>LUFTHAVN | TRONDHEIM<br>LUFTHAVN | REGIONALE<br>LUFTHAVNER | EIENDOM |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|---------|
| Trafikkinntekter                | 1 328,7          | 395,6              | 278,8                 | 229,7                 | 561,6                   | 0,0     |
| Andre driftsinntekter           | 2 197,8          | 368,4              | 304,7                 | 212,1                 | 436,4                   | 94,8    |
| Konserninterne inntekter        | 3,6              | 0,4                | 6,2                   | 2,6                   | 55,4                    | 16,1    |
| Sum driftsinntekter             | 3 530,0          | 764,4              | 589,6                 | 444,4                 | 1 053,4                 | 110,9   |
| Lønn og andre personalkostnader | 343,1            | 81,5               | 70,3                  | 69,1                  | 530,3                   | 0,0     |
| Andre driftskostnader           | 841,6            | 168,9              | 87,8                  | 87,0                  | 717,4                   | 4,8     |
| Konserninterne kostnader        | 276,8            | 101,8              | 86,2                  | 67,3                  | 561,1                   | 0,4     |
| Sum driftskostnader             | 1 461,4          | 352,1              | 244,4                 | 223,3                 | 1 808,8                 | 5,2     |
| EBITDA                          | 2 068,6          | 412,3              | 345,3                 | 221,0                 | -755,4                  | 105,7   |
| Av- og nedskrivninger           | 682,7            | 218,5              | 101,6                 | 87,4                  | 336,5                   | 30,4    |
| Driftsresultat                  | 1 385,9          | 193,8              | 243,7                 | 133,7                 | -1 092,0                | 75,3    |
| Varige driftsmidler *           | 17 440,8         | 5 033,0            | 1 655,8               | 1 597,9               | 6 288,9                 | 968,9   |

## PER 3. KVARTAL 2022 FORTS.:

|                                 | SUM<br>LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/<br>UFORDELT | KONSERN<br>ELIMINERING | AVINOR<br>KONSERN |
|---------------------------------|----------------------|------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter                | 2 794,3              | 882,3      | 0,0                 |                        | 3 676,6           |
| Andre driftsinntekter           | 3 614,2              | 138,0      | 134,9               |                        | 3 887,1           |
| Konserninterne inntekter        | 84,2                 | 589,1      | 605,6               | -1 278,9               | 0,0               |
| Sum driftsinntekter             | 6 492,8              | 1 609,3    | 740,6               | -1 278,9               | 7 563,7           |
| Lønn og andre personalkostnader | 1 094,2              | 1 132,8    | 496,1               |                        | 2 723,0           |
| Andre driftskostnader           | 1 907,6              | 235,1      | 407,5               |                        | 2 550,2           |
| Konserninterne kostnader        | 1 093,6              | 98,9       | 86,5                | -1 278,9               | 0,0               |
| Sum driftskostnader             | 4 095,3              | 1 466,8    | 990,0               | -1 278,9               | 5 273,2           |
| EBITDA                          | 2 397,5              | 142,5      | -249,5              |                        | 2 290,5           |
| Av- og nedskrivninger           | 1 457,0              | 114,2      | 76,0                |                        | 1 647,2           |
| Driftsresultat                  | 940,4                | 28,3       | -325,4              |                        | 643,3             |
| Varige driftsmidler *           | 32 985,3             | 1 114,5    | 317,6               |                        | 34 417,4          |

\* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

## NOTE 4 Driftsinntekter

Beløp i MNOK

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder (IFRS 15) omfatter alle trafikkinntekter og deler av andre driftsinntekter, se spesifikasjon nedenfor.

Trafikkinntektene, med unntak av underveisavgiften, fordeles på segmentene under lufthavndrift. Underveisavgiften tilordnes i sin helhet segmentet Flysikring. Se note 3.

### Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd inntektsføres i samsvar med IAS 20, regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte.

Offentlige tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Offentlige tilskudd som gjelder anskaffelse av eiendeler presenteres i balanseoppstillingen ved at tilskuddene trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi, mens tilskudd knyttet til resultatet presenteres i resultatregnskapet som andre driftsinntekter. Innregnede ikke mottatte tilskudd presenteres som fordringer i balanseoppstillingen. Det innregnes ikke fordringer på offentlige tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter. Mottatte tilskudd ut over påløpte tilskuddsberettigede utgifter presenteres som annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.

Se også note 11 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

| FORDELING INNTEKTER                                  | 3. KVARTAL     |                | PER 3. KVARTAL |                | ÅR              |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
|                                                      | 2023           | 2022           | 2023           | 2022           | 2022            |
| <b>Trafikkinntekter</b>                              |                |                |                |                |                 |
| Startavgift                                          | 296,2          | 280,0          | 839,0          | 761,4          | 1 023,0         |
| Passasjeravgift                                      | 344,0          | 313,0          | 925,1          | 792,0          | 1 066,9         |
| Underveisavgift                                      | 375,7          | 329,5          | 996,0          | 882,3          | 1 185,0         |
| Sikkerhetsavgift                                     | 360,5          | 348,5          | 966,5          | 868,4          | 1 169,0         |
| Terminalavgift                                       | 131,7          | 139,3          | 371,7          | 372,6          | 503,8           |
| <b>Sum trafikkinntekter</b>                          | <b>1 508,0</b> | <b>1 410,3</b> | <b>4 098,3</b> | <b>3 676,6</b> | <b>4 947,8</b>  |
| <b>Andre driftsinntekter</b>                         |                |                |                |                |                 |
| Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:           |                |                |                |                |                 |
| Duty free                                            | 0,0            | 22,5           | 0,0            | 46,3           | 68,3            |
| Parkering                                            | 0,0            | 0,0            | 0,1            | 0,1            | 0,2             |
| Annet                                                | 221,9          | 154,9          | 866,1          | 611,3          | 998,6           |
| <b>Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder</b> | <b>221,9</b>   | <b>177,4</b>   | <b>866,2</b>   | <b>657,8</b>   | <b>1 067,1</b>  |
| Leieinntekter:                                       |                |                |                |                |                 |
| Duty free                                            | 722,6          | 675,4          | 1 764,5        | 1 517,7        | 2 068,8         |
| Parkering                                            | 300,7          | 247,0          | 791,8          | 628,8          | 854,4           |
| Annet                                                | 459,8          | 456,7          | 1 196,3        | 1 082,9        | 1 480,4         |
| <b>Sum leieinntekter</b>                             | <b>1 483,1</b> | <b>1 379,2</b> | <b>3 752,5</b> | <b>3 229,4</b> | <b>4 403,6</b>  |
| <b>Sum andre driftsinntekter</b>                     | <b>1 705,0</b> | <b>1 556,6</b> | <b>4 618,7</b> | <b>3 887,1</b> | <b>5 470,7</b>  |
| <b>Sum inntekter fra kontrakter med kunder</b>       | <b>1 729,9</b> | <b>1 587,8</b> | <b>4 964,5</b> | <b>4 334,4</b> | <b>6 014,9</b>  |
| <b>Sum leieinntekter</b>                             | <b>1 483,1</b> | <b>1 379,2</b> | <b>3 752,5</b> | <b>3 229,4</b> | <b>4 403,6</b>  |
| <b>Sum driftsinntekter</b>                           | <b>3 213,0</b> | <b>2 966,9</b> | <b>8 717,1</b> | <b>7 563,7</b> | <b>10 418,5</b> |

**NOTE 5** Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

|                                     | IMMATERIELLE<br>EIENDELER | VARIGE<br>DRIFTSMIDLER | ANLEGG UNDER<br>UTFØRELSE | BRUKSRETT<br>EIENDELER | SUM      |
|-------------------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|----------|
| <b>Per 30. september 2022</b>       |                           |                        |                           |                        |          |
| Balanseført verdi 01.01.            | 453,8                     | 32 414,6               | 5 386,7                   | 568,4                  | 38 823,5 |
| Tilgang                             | 229,0                     | 3 104,4                | 2 250,8                   | 0,6                    | 5 584,8  |
| Reklassifisering*                   | 0,0                       | 0,0                    | -3 333,4                  | 0,0                    | -3 333,4 |
| Avgang                              | -110,2                    | -70,7                  | 0,0                       | -6,2                   | -187,1   |
| Periodens av- og nedskrivninger     | -43,6                     | -1 559,9               | 0,0                       | -43,7                  | -1 647,2 |
| Balanseført verdi 30.09.2022        | 529,0                     | 33 888,4               | 4 304,1                   | 519,1                  | 39 240,6 |
| Herav klassifisert som immaterielle | 529,0                     | 0,0                    | 735,6                     | 0,0                    | 1 264,6  |
| <b>Per 30. september 2023</b>       |                           |                        |                           |                        |          |
| Balanseført verdi 01.01             | 531,7                     | 34 373,9               | 4 097,7                   | 504,6                  | 39 507,9 |
| Tilgang                             | 146,4                     | 1 638,1                | 2 095,7                   | 57,4                   | 3 937,6  |
| Reklassifisering*                   | 0,0                       | 0,0                    | -1 784,5                  | 0,0                    | -1 784,5 |
| Avgang                              | -0,4                      | -14,9                  | 0,0                       | -175,1                 | -190,4   |
| Periodens av- og nedskrivninger     | -51,7                     | -1 581,6               | 0,0                       | -44,2                  | -1 677,5 |
| Balanseført verdi 30.09.2023        | 626,0                     | 34 415,6               | 4 408,9                   | 342,7                  | 39 793,1 |
| Herav klassifisert som immaterielle | 626,0                     | 0,0                    | 1 026,0                   | 0,0                    | 1 652,0  |

\* Reklassifiseringen av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg. De ferdigstilte anleggene presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier.

**NOTE 6** Verdifall på eiendeler

Beløp i MNOK

Avinor har betydelige investeringer i infrastruktur, bygninger og annen fast eiendom som kreves for å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg og flysikringsvirksomhet. Avinor har definert to kontantgenererende enheter, Underveistjenester (flysikring) og Lufthavnvirksomhet. For lufthavn virksomheten bygger Avinors økonomimodell på myndighetenes mandat om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner, samt at kommersielt overskudd skal subsidiere lufthavnavgiftene («single till»-prinsippet). Basert på dette er konsernets samlede lufthavnvirksomhet definert som en kontantgenererende enhet.

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

For den kontantgenererende enheten Lufthavnvirksomhet medfører press på omstilling av luftfarten som følge av økt fokus på klima, miljø og bærekraft en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende og dermed lavere inntekter for konsernets Lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Den kontantgenererende enheten Underveistjenester er ikke i like stor grad sensitiv for endringer i trafikkmønster ettersom reguleringen av innkrevde underveisavgifter er utformet slik at Avinor over tid skal få dekning for faktiske kostnader og en nødvendig avkastning. Per 30. september 2023 er det vurdert at det ikke foreligger indikasjoner på verdifall for Underveistjenester.

## SENTRALE VURDERINGER OG ESTIMATER FOR LUFTHAVNVIRKSOMHET

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 30. september 2023 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser rundt forventet utvikling i reisende som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå. Det legges til grunn at eier vil sikre at Avinor har en samlet finansiering som forsvaret regnskapsførte verdier. Eier har i brev til Avinor 16. november bekreftet at de anerkjenner Avinor sin finansielle situasjon og at de vurderer en rekke foreslåtte tiltak for å sikre Avinorkonsernets resultater.

Lufthavnvirksomheten utøves i sin helhet i Norge. For å estimere bruksverdien, estimeres nåverdien av kontantstrømmer i norske kroner og neddiskonteres basert på et veid avkastningskrav relevant for lufthavnvirksomheten. For nedskrivningstesten benyttes fjerde kvartal 2023 og perioden 2024 til og med 2027 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2028 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden samt terminalverdien. Terminalverdien beregnes basert på forskjellen mellom vekstfaktor og avkastningskravet for kontantstrømmene for 2028.

Mesteparten av bruksverdien kommer fra terminalverdien. Forutsetninger som påvirker terminalverdien anses derfor som de mest sentrale i verdifallsvurderingen. Disse er angitt nedenfor og representerer ledelsens beste estimat for sannsynlig utfall:

| NØKKELFORUTSETNINGER                             | LUFTHAVNVIRKSOMHET |
|--------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Nøkkelforutsetning</b>                        |                    |
| Antall passasjerer terminalåret 2028 (millioner) | 54,0               |
| Resultatforbedring terminalåret 2028 (mrd. kr) * | 2,7                |
| Vekstfaktor terminalledd                         | 2,0 %              |
| Avkastningskrav etter skatt                      | 6,2 %              |

\* Forbedring i driftsresultat i 2028 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2023. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom en avgiftsøkning, endringer i rammevilkår eller andre resultatforbedrende tiltak kan redusere behovet for avgiftsøkning.

## SENTRALE FORUTSETNINGER FOR LUFTHAVNVIRKSOMHET

### Antall passasjerer terminalåret 2028

Antall passasjerer på 54,0 millioner i 2028 er estimert basert på Avinors trafikkprognoser i prognoseperioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent inn i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 2024 er basert på Avinors egne analyser, og deretter er forventet årlig trafikkvekst for årene 2025 til 2027 basert på prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Avinors 2024-prognose tar utgangspunkt i innmeldt ruteprogram, den siste tids trafikkutvikling og en vurdering av hvordan den makroøkonomiske situasjonen er forventet å påvirke trafikktallene i 2024. For årene 2025 til 2027 er trafikkveksten fra nyligste prognose utarbeidet av TØI benyttet, men da med Avinors egen trafikkanalyse for 2024 som startpunkt for årlig vekst i årene 2025 til 2027..

### Resultatforbedring terminalåret 2028

Basert på prognosen per 30. september 2023 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer, inkludert økning i lufthavnavgifter, på om lag 2,7 milliarder kroner i terminalleddet utover hva inntektene ville ha vært med KPI-justerte 2023-avgiftssatser. For årene 2024 til 2027 er tilsvarende samlet akkumulert effekt av forutsatt resultatforbedring i kontantstrømprognoene i størrelsesorden 8 milliarder kroner, fordelt på de ulike årene.

Nødvendig resultatforbedring kan realiseres gjennom en kombinasjon av tiltak som realavgiftsøkninger, forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører og driftseffektivisering i Avinor. Lufthavnavgifter er den vesentligste komponenten av disse. Lufthavnavgifter skal reguleres etter «single till»-prinsippet (kommersielle inntekter innregnes ved fastsettelse av lufthavnavgifter). Dette tilsier at Avinor over tid bør oppnå en resultatmargin som samsvarer med eiers avkastningskrav og at lufthavnavgiftene vil fastsettes deretter.

Ettersom forutsatt behov for resultatforbedring tilsier en betydelig økning fra nåværende nivå på lufthavnavgiftene, har Avinor gjennom 3. kvartal vært i dialog med eier rundt mulige tilpasninger i rammevilkårene som kan redusere behovet for avgiftsøkning. Basert på denne dialogen legger Avinor til grunn at nødvendig avgiftsøkning vil bli implementert for å sikre at Avinor er selvfinansiert. I tillegg forventes det ytterligere tilpasninger i rammevilkår som vil bedre Avinors kontantstrømmer og derfor redusere behovet for avgiftsøkning, slik at samlet avgiftsbelastning for flyselskapene ikke blir for høy. Brev fra Samferdselsdepartementet datert 16. november understøtter at det er rimelig å legge til grunn disse forutsetningene som Avinor har benyttet i sin verdifallsvurdering. Det henvises også til note 13 «Hendelser etter balansedagen».

### Vekstfaktor i terminalledd

Kontantstrømmer i terminalleddet er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Investeringer i terminalleddet er satt slik at investert kapital øker med om lag 2 prosent årlig.

### Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet er per 30. september 2023 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

## KONKLUSJON AV VERDIFALLVURDERING FOR LUFTHAVNVIRKSOMHET

Gjennomført verdifallvurdering per 30. september 2023 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger bokført verdi av eiendelene med 1,2 milliarder kroner. Konsernet har følgelig konkludert med at det per 30. september 2023 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten Lufthavnvirksomhet.

## SENSITIVITETER VERDIFALLVURDERING FOR LUFTHAVNVIRKSOMHET

Verdifallvurderingen er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i prognose- og terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 22,5 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 21,3 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er hele verdien av eiendelene tapt og må nedskrives.

Det er i tillegg foretatt sensitivitetsanalyser av de andre sentrale forutsetningene som ledelsen mener representerer rimelig sannsynlige nedsidescenarioer. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalleddet utover behovet som allerede er inkludert i nøkkelforutsetningen, som er nødvendig for å forsvare bokførte verdier i de ulike scenariene. Endringer i rammevilkår eller andre resultatforbedrende tiltak som eksempelvis forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører eller redusert omfang av samfunnsoppdrag kan redusere behovet for avgiftsøkning. I scenarioene med redusert vekst i terminalleddet er investeringene holdt uendret i forhold til gjennomført verdifallberegning.

Videre vises som illustrasjon beregnet verdifall dersom Avinor kun skulle få dekket 50 prosent av nødvendig beløp ut over 2,7 milliarder kroner årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

| Beløp i MNOK                            |                                             | Verdi  | Endring i verdi | Nødvendig resultatforbedring | Nedskrivning om dekning 50 % av nødvendig resultatforbedring |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|--------|-----------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>Endring passasjerer i terminalår</b> | <b>Passasjerer i terminalår (millioner)</b> |        |                 |                              |                                                              |
| 0 %                                     | 54,0                                        | 39 178 | 0               | 0                            | 0                                                            |
| - 5 %                                   | 51,3                                        | 31 340 | -7 838          | 448                          | 3 324                                                        |
| - 10 %                                  | 48,6                                        | 23 501 | -15 677         | 976                          | 7 243                                                        |
| <b>Endring vekst i terminalleddet</b>   | <b>Vekst i terminalleddet</b>               |        |                 |                              |                                                              |
| 0,0 %                                   | 2,0 %                                       | 39 178 | 0               | 0                            | 0                                                            |
| - 0,5 %                                 | 1,5 %                                       | 35 034 | -4 144          | 223                          | 1 477                                                        |
| - 1,0 %                                 | 1,0 %                                       | 31 687 | -7 491          | 525                          | 3 150                                                        |
| <b>Endring avkastningskrav</b>          | <b>Avkastningskrav</b>                      |        |                 |                              |                                                              |
| 0,0 %                                   | 6,2 %                                       | 39 178 | 0               | 0                            | 0                                                            |
| - 0,5 %                                 | 6,7 %                                       | 34 586 | -4 592          | 261                          | 1 701                                                        |
| - 1,0 %                                 | 7,2 %                                       | 30 886 | -8 292          | 614                          | 3 551                                                        |

**NOTE 7** Pensjoner

Beløp i MNOK

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 30. september 2023.

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser representerer administrasjonens beste estimat på langsiktige fremtidige nivåer for avkastning og lønn.

| ØKONOMISKE FORUTSETNINGER BENYTTET VED BEREGNING AV KONSERNETS PENSJONSFORPLIKTELSE | 30. SEPTEMBER |        | AR     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|--------|
|                                                                                     | 2023          | 2022   | 2022   |
| Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler                        | 3,90 %        | 3,40 % | 3,20 % |
| Årlig forventet lønnsvekst                                                          | 3,75 %        | 3,75 % | 3,50 % |
| Årlig forventet pensjonsregulering                                                  | 2,90 %        | 2,75 % | 2,60 % |
| Årlig forventet G-regulering                                                        | 3,50 %        | 3,50 % | 3,25 % |

| PENSJONSFORPLIKTELSE                       | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|--------------------------------------------|---------------|----------|----------|
|                                            | 2023          | 2022     | 2022     |
| Netto pensjonsforpliktelse 01. januar      | 5 313,9       | 6 895,1  | 6 895,1  |
| Resultatført pensjonskostnad               | 254,8         | 293,9    | 370,0    |
| Premiebetalinger (inkl arbeidsgiveravgift) | -791,3        | -317,5   | -452,6   |
| Estimatavvik mot totalresultat             | -340,6        | -1 796,8 | -1 498,6 |
| Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt     | 4 436,8       | 5 074,7  | 5 313,9  |

Bokført estimatavvik i 2023 inneholder positive effekter som følge av avvik mellom faktisk og estimert avkastning på pensjonsmidlene samt estimerte negative effekter knyttet til trygdeoppgjøret for 2023. Trygdeoppgjøret for 2023 ble gjennomført med en høyere regulering enn lagt til grunn ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser per årsslutt 2022. I tillegg har endringer i pensjonsforutsetninger, særlig økning i benyttet diskonteringsrente, medført at netto pensjonsforpliktelse er redusert i forhold til beregnet forpliktelse per årsslutt 2022.

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 130,5 mill. kr per 30. september 2023 (112,7 mill. kr per 30. september 2022), samt kostnader til privat AFP på 22,8 mill. kr (27,3 mill. kr per 30. september 2022).

**NOTE 8** Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

|                                                            | 30. SEPTEMBER   |                 | AR              |
|------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                                                            | 2023            | 2022            | 2022            |
| Langsiktige lån og leieforpliktelser                       | 21 810,1        | 21 870,2        | 21 224,7        |
| Kortsiktige lån og leieforpliktelser                       | 1 769,9         | 991,6           | 1 034,3         |
| <b>Sum</b>                                                 | <b>23 579,9</b> | <b>22 861,8</b> | <b>22 259,0</b> |
| <b>Lånebevegelser</b>                                      |                 |                 |                 |
| Balanseført verdi 01.01                                    | 22 259,0        | 22 977,3        | 22 977,3        |
| Nedbetaling av langsiktig lån                              | -485,7          | -445,7          | -891,5          |
| Nedbetaling av leieforpliktelser                           | -39,9           | -35,6           | -47,5           |
| Netto opptak/netbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån) | 750,0           | 0,0             | 0,0             |
| Netto lånebevegelser                                       | 224,4           | -481,3          | -939,0          |
| Andre endringer leieforpliktelser                          | -122,7          | -6,7            | -6,1            |
| Valuta-/ verdiendring lån <sup>1)</sup>                    | 1 219,2         | 372,5           | 226,8           |
| <b>Balanseført verdi periodeslutt</b>                      | <b>23 579,9</b> | <b>22 861,8</b> | <b>22 259,0</b> |

1) Endring i gjelden som følge av endringer i kronekursen euro/norske kroner nøytraliseres ved at Avinor har kjøpt valutasikringsinstrumenter for hele gjelden i fremmed valuta.

**LIKVIDITETSRESERVE**

|                                           | 30. SEPTEMBER  |                | AR             |
|-------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                                           | 2023           | 2022           | 2022           |
| Kontanter og bankinnskudd                 | 1 390,7        | 1 726,0        | 1 188,6        |
| Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt) | 300,0          | 300,0          | 300,0          |
| Trekkfasilitet                            | 4 000,0        | 4 000,0        | 4 000,0        |
| <b>Sum likviditetsreserve</b>             | <b>5 690,7</b> | <b>6 026,0</b> | <b>5 488,6</b> |

Konsernet har internt mål om å ha en likviditetsreserve inklusive trekkfasiliteter tilsvarende minst 12 måneders prognostisert likviditetsbehov inklusive avdrag lån. Interne mål er oppfylt per 30. september 2023.

**NOTE 9**    Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

## Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av renteswapper, valutaterminkontrakter og kraftpriserderivater er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen.

Balanseført verdi av kontanter og kassekreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås til "normale" betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående og hvor disse utestående fordringene er vurdert til virkelig verdi. Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittrisiko. Virkelig verdi av sertifikatlån er satt lik hovedstol.

Under følger en sammenlikning av balanseførte verdier og virkelig verdi for selskapet og konsernets rentebærende gjeld.

## VURDERING AV VIRKELIG VERDI

|                           | 30. SEPTEMBER 2023 |                 | 30. SEPTEMBER 2022 |                 | 31. DESEMBER 2022 |                 |
|---------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
|                           | BALANSEFØRT VERDI  | VIRKELIG VERDI  | BALANSEFØRT VERDI  | VIRKELIG VERDI  | BALANSEFØRT VERDI | VIRKELIG VERDI  |
| <b>Rentebærende gjeld</b> |                    |                 |                    |                 |                   |                 |
| Statslån                  | 527,7              | 516,4           | 972,0              | 942,4           | 749,8             | 730,0           |
| Obligasjonslån            | 18 314,1           | 16 950,8        | 17 240,1           | 15 473,3        | 17 095,1          | 15 607,0        |
| Banklån                   | 3 615,5            | 3 587,2         | 4 102,6            | 4 085,2         | 3 879,0           | 3 884,0         |
| Sertifikatlån             | 750,0              | 750,0           | 0,0                | 0,0             | 0,0               | 0,0             |
| Leieforpliktelse          | 372,6              | 372,6           | 547,0              | 547,0           | 535,0             | 535,0           |
| <b>Sum</b>                | <b>23 579,9</b>    | <b>22 177,0</b> | <b>22 861,8</b>    | <b>21 048,0</b> | <b>22 259,0</b>   | <b>20 756,1</b> |

## DERIVATER

|                        | 30. SEPTEMBER 2023 |                | AR             |
|------------------------|--------------------|----------------|----------------|
|                        | 2023               | 2022           | 2022           |
| <b>Eiendeler</b>       |                    |                |                |
| Renteswapper           | 2 393,0            | 1 628,9        | 1 377,9        |
| Valutaterminkontrakter | 17,9               | 2,7            | 1,2            |
| Energikontrakter       | 0,0                | 457,7          | 140,8          |
| <b>Sum</b>             | <b>2 410,9</b>     | <b>2 089,3</b> | <b>1 519,9</b> |
| <b>Gjeld</b>           |                    |                |                |
| Renteswapper           | 1 268,0            | 1 542,3        | 1 585,8        |
| Valutaterminkontrakter | 0,2                | 8,5            | 3,4            |
| Energikontrakter       | 97,6               | 0,0            | 0,0            |
| <b>Sum</b>             | <b>1 365,7</b>     | <b>1 550,8</b> | <b>1 589,2</b> |

Virkelig verdi etter verdsettelsesmetode

Tabellene under viser virkelig verdi etter verdsettelsesmetode. De ulike nivåene er definert som følger:

- 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 konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 30. september 2023:

| PER 30.09.2023                             | NIVA 1 | NIVA 2  | NIVA 3 | TOTAL   |
|--------------------------------------------|--------|---------|--------|---------|
| <b>Eiendeler</b>                           |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 17,9    |        | 17,9    |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 2 393,0 |        | 2 393,0 |
| Sum eiendeler                              | 0,0    | 2 410,9 | 0,0    | 2 410,9 |
| <b>Forpliktelser</b>                       |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 2 952,7 |        | 2 952,7 |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 1 268,0 |        | 1 268,0 |
| Sum forpliktelser                          | 0,0    | 4 220,7 | 0,0    | 4 220,7 |

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 30. september 2022:

| PER 30.09.2022                             | NIVA 1 | NIVA 2  | NIVA 3 | TOTAL   |
|--------------------------------------------|--------|---------|--------|---------|
| <b>Eiendeler</b>                           |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 460,4   |        | 460,4   |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 1 628,9 |        | 1 628,9 |
| Sum eiendeler                              | 0,0    | 2 089,3 | 0,0    | 2 089,3 |
| <b>Forpliktelser</b>                       |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 3 480,1 |        | 3 480,1 |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 1 542,3 |        | 1 542,3 |
| Sum forpliktelser                          | 0,0    | 5 022,5 | 0,0    | 5 022,5 |

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 31. desember 2022:

| PER 31.12.2022                             | NIVA 1 | NIVA 2  | NIVA 3 | TOTAL   |
|--------------------------------------------|--------|---------|--------|---------|
| <b>Eiendeler</b>                           |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 142,0   |        | 142,0   |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 1 377,9 |        | 1 377,9 |
| Sum eiendeler                              | 0,0    | 1 519,9 | 0,0    | 1 519,9 |
| <b>Forpliktelser</b>                       |        |         |        |         |
| Derivater til virkelig verdi over resultat |        | 3 423,2 |        | 3 423,2 |
| Derivater benyttet til sikring             |        | 1 585,8 |        | 1 585,8 |
| Sum forpliktelser                          | 0,0    | 5 009,1 | 0,0    | 5 009,1 |

**NOTE 10** Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

|                                            | 30. SEPTEMBER  |                | AR             |
|--------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                                            | 2023           | 2022           | 2022           |
| <b>Fordringer</b>                          |                |                |                |
| Kundefordringer                            | 1 363,3        | 1 185,5        | 1 045,8        |
| Påløpte, ikke fakturerte inntekter         | 64,6           | 61,6           | 114,7          |
| Forskuddsbetalte driftskostnader           | 142,1          | 123,4          | 132,6          |
| Fordring tilskudd nye lufthavner (note 11) | 344,4          | 0,0            | 229,4          |
| Andre kortsiktige fordringer               | 47,6           | 75,7           | 101,8          |
| <b>Sum</b>                                 | <b>1 962,0</b> | <b>1 446,2</b> | <b>1 624,3</b> |

|                                                     | 30. SEPTEMBER  |                | AR             |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                     | 2023           | 2022           | 2022           |
| <b>Annen kortsiktig gjeld</b>                       |                |                |                |
| Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger) | 395,2          | 354,5          | 372,4          |
| Påløpte drifts- og investeringskostnader            | 900,8          | 525,7          | 513,3          |
| Påløpte rentekostnader                              | 368,0          | 293,6          | 293,4          |
| Forskudd fra kunder                                 | 120,1          | 137,6          | 178,2          |
| Forpliktelse tilskudd nye lufthavner (note 11)      | 107,3          | 0,0            | 64,0           |
| Øvrig kortsiktig gjeld                              | 78,5           | 124,2          | 47,5           |
| <b>Sum</b>                                          | <b>1 970,0</b> | <b>1 435,5</b> | <b>1 468,9</b> |

## NOTE 11 Vesentlige utbyggingsprosjekter

### Ny lufthavn Bodø

I desember 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Bodø. Prosjektet innebærer at dagens lufthavn flyttes for å sikre areal til videre byutvikling. Ny lufthavn vil etter planen settes i drift i løpet av 2029 - 2030.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022 med kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 7 200 mill. kr (2022-kr) og 6 100 mill. kr (2022-kr) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med 2 600 mill. kr (2022-kr), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTA's overvåkingsorgan (ESA) og det foreligger konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Konsesjonen fra Samferdselsdepartementet ble gitt i oktober 2023. Godkjenning fra EFTA forventes å foreligge i løpet av 2023.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsmålet oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen tilsvarer en grense for totale prosjektsutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

Den 21. mars 2023 inngikk Avinor avtaler med Forsvarsbygg om kjøp av arealer til ny lufthavn samt arealene tilknyttet eksisterende lufthavn. Samtidig ble det inngått avtale om salg av eiendommen tilknyttet dagens lufthavn fra Avinor til Bodø kommune etter at den nye lufthavnen er ferdigstilt. Avtalene er en viktig del av den totale finansieringen av prosjektet og sikrer det videre arbeidet med bygging av ny lufthavn Bodø.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres av to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. I fase 1 (utviklingsfasen) av kontraktene vil Avinor og entreprenør samarbeide om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandle om målpris, samt utarbeide planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg AS i juni 2023 og signert i starten av juli 2023. Kontrakten for terminalbygg ble lyst ut i juni 2023. Tildeling og oppstart av fase 1 av kontrakten forventes å finne sted i første halvår 2024.

### Økonomisk status

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 450 mill. kr til dekning av påløpte utgifter i perioden 2019 - 2023. Første utbetaling av statstilskudd vil finne sted når finansieringen er godkjent av ESA, mens videre statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis basert på påløpte prosjektutgifter.

Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

For perioden fom 1. kvartal 2019 tom 3. kvartal 2023 utgjør brutto prosjektutgifter, før innregning av tilskudd, 344,4 mill. kr, hvorav 196,9 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 147,5 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Som følge av at påløpte prosjektutgifter først skal dekkes av statlige bevilgninger er det per 30. september 2023 innregnet en kortsiktig fordring i balansen knyttet til påløpte prosjektutgifter på 344,4 mill. kr, hvorav 196,9 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse, mens resterende 147,5 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter.

### Ny lufthavn Mo i Rana

I juni 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Mo i Rana som skal erstatte dagens lufthavn på Røssvoll.

Prosjektet har en kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 4 890 mill. kr (2023-kr) og 4 582 mill. kr (2023-kr) etter at det ble gitt økte bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2023, herunder for å finansiere økt rullebanelengde fra 2 200 meter til 2 400 meter. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd fra Rana kommune og lokalt næringsliv på 600 mill. kr. I forbindelse med finansieringen av økt rullebanelengde, er det i tillegg avtalt et lokalt bidrag på 66 mill. kr som vil være gjenstand for indeksregulering. EFTA's overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022.

Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av prosjektets styringsmål. Styringsmålet tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 50 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise med samspill. Totalentreprenør er AF Gruppen Norge AS. I fase 1 (utviklingsfasen) av samspillet har Avinor og totalentreprenør samarbeidet om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandlet om målpris samt utarbeidet planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Avtale med AF Gruppen Norge AS for fase 2 er inngått og anleggsarbeidene ble påbegynt i 2. kvartal 2023.

### Økonomisk status

Tilskuddet fra lokalt næringsliv (150 mill. kr) ble mottatt i juli 2022, mens det første statlige tilskuddet på 104 mill. kr, som gjelder påløpte utgifter til og med 2022, ble utbetalt i desember 2022. Kommende statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis etter at bidraget fra lokalt næringsliv og Rana kommune på 600 mill. kr er benyttet og vil være basert på påløpte prosjektutgifter. Deler av det kommunale bidraget (450 mill. kr) ble utbetalt i juli 2023 i forbindelse med byggestart for totalentreprisen med AF Gruppen Norge AS.

Tilskudd fra lokalt næringsliv, kommune og staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Per 30. september 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før innregning av tilskudd, 596,7 mill. kr, hvorav 547,8 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 48,8 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulerte innregnede tilskudd per 30. september 2023 utgjør 596,7 mill. kr, hvorav 547,8 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse og kr 48,8 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter. Av totale innregnede tilskudd per 30. september 2023 er 107,3 mill. kr presentert som en kortsiktig gjeld i balansen.

## NOTE 12 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

### Vedtektsfestet egenkapitalandel

Paragraf 5 i Avinors vedtekter angir begrensninger for finansiering: «Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital.» Bokførte leieforpliktelser er ikke inkludert i netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

I ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40 prosent til minimum 37 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2023.

Langsiktige prognoser indikerer at Avinor ikke vil ligge over vedtektsfestet krav til egenkapital etter utgangen av 2023.

Samferdselsdepartementet, som eier, har i brev den 16. november 2023 avklart at tillatelsen til å fravike vedtektenes paragraf vil videreføres også etter 2023. Detaljene knyttet til dette unntaket vil formaliseres ved avholdelse av ekstraordinær generalforsamling innen utgangen av 2023.

### Ytre miljø

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet ble det i 2019 gjennomført en foreløpig samlet kartlegging av mulige miljøforpliktelser knyttet til PFAS-forurensning (brannskum) på Avinors lufthavner (med unntak av Evenes lufthavn, Kristiansand lufthavn, Oslo lufthavn og Svalbard lufthavn hvor det allerede er pågående saker).

PFAS er fluor-organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene. Disse forurensningene utgjør en miljø- og helserisiko. Avinor har de siste årene mottatt pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak. Det er gjennomført supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

Erfaring med utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomførte oppryddingsprosjekter, viser at arbeidet på Avinors lufthavner kan bli mer omfattende enn det som det opprinnelig regnskapsmessig er gjort avsetning for. Ny kunnskap og dokumentasjon for nye tiltaksmetoder viser at det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad. Dette forutsetter miljømyndighetenes aksept. I tillegg er det usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurenset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

Avsetning for fremtidige miljøoppryddingskostnader er basert på vurdering av oppryddingskostnaden ved konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig. Estimert avsetning er fra utgangen av 2022 nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid. Det er forventning om at prisveksten for innsatsfaktorer knyttet til opprydding av forurenset grunn de nærmeste årene er høyere enn diskonteringseffekten av at oppryddingsarbeidet skal utføres i løpet av de nærmeste årene.

### OVERSIKT OVER ENDERING I AVSETNING YTRE MILJØ

| BELØP I MNOK                             | 30. SEPTEMBER |         | AR      |
|------------------------------------------|---------------|---------|---------|
|                                          | 2023          | 2022    | 2022    |
| Avsetning 1. januar                      | 1 006,9       | 944,7   | 944,7   |
| Endring avsetning grunnet ny informasjon | 69,8          | 101,3   | 84,6    |
| Effekt nåverdiberegning                  | -26,3         | 0,0     | 44,9    |
| Gjennomført arbeid                       | -103,9        | -22,0   | -67,3   |
| Avsetning periodeslutt                   | 946,5         | 1 024,0 | 1 006,9 |

#### Nye pensjonsordninger

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Regnskapsmessige konsekvenser av den vedtatte loven er, i den utstrekning det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette, regnskapsført per 30. september 2023. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon.

Fra 2025 er det besluttet at AFP i offentlig sektor skal legges om til å bli en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden. Dette vil da gjelde både offentlige og private ordninger.

Regjeringen og partene i offentlig sektor er enige om pensjonsreglene for yrkesgrupper som har særaldersgrenser. Disse skal gjelde fra 2025/26. Det er ikke fastsatt endelige regler for beregning og finansiering av nye AFP- og særalderspensjoner. Fullstendige regnskapsmessige effekter av nye lover/regler kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

#### Krig i Ukraina

Krigen mellom Ukraina og Russland påvirker verdensøkonomien og luftfartsindustrien, og kan følgelig påvirke Avinor i tiden fremover.

Norge og andre land har innført flere sanksjoner mot Russland, blant annet forbud mot flygninger i landenes luftrom for russiske flyselskap. I tillegg til at det ikke er mulig å fly til eller over enkelte land, fører krigen med seg høyere priser på en rekke innsatsfaktorer som igjen kan slå ut i høyere kostnader på flyreiser (drivstoff, forsikringspremier, kostnader til økte sikkerhetstiltak med mere). Krigen kan føre med seg lavere reiseaktivitet, som direkte påvirker Avinor sine inntekter. Situasjonen følges løpende.

## NOTE 13 Hendelser etter balansedagen

---

#### Avklaringer fra eier

Utvikling i Avinors prognoser for trafikkutvikling viser en nedgang i passasjerantall (lufthavninntekter). Som konsekvens av dette påstartet Avinor en prosess mot Samferdselsesdepartementet (SD) som eier om hvilke tiltak som måtte iverksettes for å sikre en bærekraftig finansiell modell med basis i statens regulering av Avinor. På grunnlag av denne reguleringen og tilhørende eierdialog oppdaterte Avinor sine prognoser i september 2023 til å reflektere ledelsens beste estimat hensyntatt tiltakspakker med resultateffekter fra eier.

Eierdialogen gjennom 3. kvartal 2023 og den oppdaterte prognosen foretatt per 30. september 2023 understøttes av brev fra SD datert 16. november 2023 som beskriver tiltak i form av økte lufthavnavgifter, overtagelse av finansieringsansvar for samfunnpålagte oppgaver, endringer i regler for omsetning av varer i taxfree-utsalg og driftseffektivisering i Avinor.

# Alternative resultatmål

Avinor utarbeider konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

## DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet.

## RENTEBÆRENDE GJELD

Avinor benytter rentebærende gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om størrelsen på og utviklingen av den rentebærende gjelden i konsernet.

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV RENTEBÆRENDE GJELD | KILDE   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|-----------------------------------------------|---------|---------------|----------|----------|
|                                               |         | 2023          | 2022     | 2022     |
|                                               |         |               |          |          |
| Langsiktig rentebærende gjeld                 |         |               |          |          |
| Lån fra Staten                                | Balanse | 83,3          | 527,7    | 305,5    |
| Annen langsiktig gjeld                        | Balanse | 21 402,7      | 20 855,6 | 20 447,0 |
| Leieforpliktelser                             | Balanse | 324,1         | 486,9    | 472,2    |
| Sum langsiktig rentebærende gjeld             |         | 21 810,1      | 21 870,2 | 21 224,7 |
|                                               |         |               |          |          |
| Kortsiktig rentebærende gjeld                 |         |               |          |          |
| Sertifikatgjeld                               | Balanse | 750,0         | 0,0      | 0,0      |
| Første års avdrag langsiktig gjeld            | Balanse | 971,5         | 931,5    | 971,5    |
| Leieforpliktelser                             | Balanse | 48,4          | 60,2     | 62,8     |
| Sum langsiktig rentebærende gjeld             |         | 1 769,9       | 991,6    | 1 034,3  |
|                                               |         |               |          |          |
| Rentebærende gjeld                            |         | 23 579,9      | 22 861,8 | 22 259,0 |

## NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV NETTO RENTEBÆRENDE GJELD | KILDE   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|-----------------------------------------------------|---------|---------------|----------|----------|
|                                                     |         | 2023          | 2022     | 2022     |
| Rentebærende gjeld                                  | APM     | 23 579,9      | 22 861,8 | 22 259,0 |
| Renteswapper - gjeld                                | Note 9  | 1 268,0       | 1 542,3  | 1 585,8  |
| Renteswapper - eiendel                              | Note 9  | -2 393,0      | -1 628,9 | -1 377,9 |
| Bankinnskudd, kontanter og lignende                 | Balanse | -1 390,7      | -1 726,0 | -1 188,6 |
| Netto rentebærende gjeld                            |         | 21 064,4      | 21 049,2 | 21 278,3 |

## EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken, Den Nordiske Investeringsbank og på ubenyttet trekkfasilitet. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld.

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER | KILDE   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|---------------------------------------------------------|---------|---------------|----------|----------|
|                                                         |         | 2023          | 2022     | 2022     |
| Egenkapital                                             | Balanse | 14 060,7      | 13 875,6 | 13 357,9 |
| Netto rentebærende gjeld                                | APM     | 21 064,4      | 21 049,2 | 21 278,3 |
| Sum egenkapital og rentebærende gjeld                   |         | 35 125,0      | 34 924,8 | 34 636,2 |
| Egenkapitalandel låneavtaler *                          |         | 40,0 %        | 39,7 %   | 38,6 %   |

\* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

## VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

Avinor har i vedtektenes paragraf 5 et eksplisitt krav til egenkapitalandel, som gjennomgående omtales som vedtektsfestet egenkapitalandel.

Avinor benytter vedtektsfestet egenkapitalandel som et alternativt resultatmål ettersom dette er en sentral størrelse for å vurdere konsernets soliditet og kapasitet for å ta opp ytterligere ekstern finansiering.

Vedtektenes paragraf 5: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS eller datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

Regnskapsstandarden for beregning av leieforpliktelser knyttet til finansielle leieavtaler (IFRS 16) ble implementert etter at vedtektenes paragraf 5 ble fastsatt. Implementering av nye regnskapsstandarter skal etter ledelsens vurdering ikke påvirke vedtektsfestet egenkapitalkrav, og dermed trekkes leieforpliktelser ut av netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL                 | KILDE   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|----------|----------|
|                                                                            |         | 2023          | 2022     | 2022     |
| Netto rentebærende gjeld                                                   | APM     | 21 064,4      | 21 049,2 | 21 278,3 |
| Leieforpliktelser, langsiktig                                              | Balanse | -324,1        | -486,9   | -472,2   |
| Leieforpliktelser, kortsiktig                                              | Balanse | -48,4         | -60,2    | -62,8    |
| Netto rentebærende gjeld                                                   |         | 20 691,8      | 20 502,2 | 20 743,3 |
| Egenkapital                                                                | Balanse | 14 060,7      | 13 875,6 | 13 357,9 |
| Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser |         | 34 752,5      | 34 377,8 | 34 101,2 |
| Vedtektsfestet egenkapitalandel *                                          |         | 40,5 %        | 40,4 %   | 39,2 %   |

\* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser

## EGENKAPITALANDEL

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om konsernets soliditet.

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL | KILDE   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|---------------------------------------------|---------|---------------|----------|----------|
|                                             |         | 2023          | 2022     | 2022     |
| Egenkapital                                 | Balanse | 14 060,7      | 13 875,6 | 13 357,9 |
| Sum egenkapital og gjeld                    | Balanse | 47 383,9      | 46 499,6 | 45 935,4 |
| Egenkapitalandel                            |         | 29,7 %        | 29,8 %   | 29,1 %   |

## KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

Avinor benytter kontantstrøm før endring gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om nivået på kontranstrømmer som genereres eksklusiv effekter av økning eller reduksjon gjeld. Dette gir en informasjon om konsernets likviditetsutvikling før avdrag på lån og gir indikasjon på behov for tilførsel av kapital gjennom låneopptak

| KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD                 | KILDE                   | 30. SEPTEMBER |          | AR       |
|------------------------------------------------|-------------------------|---------------|----------|----------|
|                                                |                         | 2023          | 2022     | 2022     |
| Netto kontantsrøm fra driften                  | Kontantstrømoppstilling | 2 571,0       | 1 922,4  | 2 845,8  |
| Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | Kontantstrømoppstilling | -2 066,4      | -1 910,2 | -2 745,5 |
| Betalte renter                                 | Kontantstrømoppstilling | -519,0        | -450,0   | -630,2   |
| Kontantstrøm før endring gjeld                 |                         | -14,5         | -437,8   | -529,9   |

## IKKE FINANSIELLE MÅLTALL

Avinor benytter også ikke finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

### Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

### Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyavgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.



AVINOR AS  
Org.nr. 985 198 292  
Dronning Eufemias gate 6  
0191 Oslo

Postboks 150  
2061 Gardermoen

[avinor.no](http://avinor.no)