

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

4. kvartal 2023



Innhold

Hovedtall Avinor konsern	3
Styrets rapport	4
Sammendratt konsolidert resultatregnskap	9
Sammendratt konsolidert utvidet resultat	10
Sammendratt konsolidert balanse	11
Sammendratt konsolidert balanse	12
Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen	13
Sammendratt konsolidert kontantstrømmoppstilling	14
Noter	15
Alternative resultatmål	30

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. 2700 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

	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2023	2022	2023	2022
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	2 395	2 514	9 896	9 007
Driftsinntekter flysikringstjeneste	547	512	2 214	2 122
Konsenposter og elimineringer	-145	-172	-596	-710
Sum driftsinntekter konsern	2 797	2 855	11 514	10 418
EBITDA konsern *	640	778	3 559	3 069
Resultat etter skatt konsern	-43	-187	304	427
Totale eiendeler			47 814	45 935
Egenkapital			13 461	13 358
Egenkapital/totalkapital *			28,2 %	29,1 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon *			39,2 %	39,2 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	11 790	11 552	49 015	44 729
Antall flybevegelser (i 1000)	151	159	624	619
Antall service units (i 1000)	575	528	2 329	2 071
Punktlighet */**			83 %	81 %
Regularitet */**			99 %	97 %

* Se beskrivelse og beregning i vedlegget "Alternative resultatomål"

** siste 12 måneder

Styrets rapport

VIKTIGE HENDELSER

Totalt reiste 49 millioner passasjerer via Avinors lufthavner i løpet av 2023, en økning på 9,6 prosent i forhold til 2022. Det er økning i utenlandstrafikk som driver passasjerveksten. Antallet flybevegelser økte kun med 0,8 prosent hvilket reflekterer en betydelig større fyllingsgrad på gjennomførte flygninger. I 2023 er antall passasjerer på omtrent 90 prosent av før-pandeminivå (2019), mens antall flybevegelser er på 92 prosent. Det lavere trafikkvolumet og reduserte inntekter per passasjer, mye grunnet redusert tax-free-kvote, er Avinors hovedutfordring på inntektssiden. Avinor arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast, og påvirket av økt inflasjon, for å opprettholde sikker og stabil drift som påkrevd i samfunnsoppdraget. Samlede driftsinntekter per passasjer økte med 0,8 prosent fra 2022 til 2023, mens samlede driftskostnader per passasjer ble redusert med 1,2 prosent.

Konsernets driftsmargin ble styrket i 2023, men Avinors samlede finansielle rammebetingelser er ikke tilstrekkelig tilpasset det samfunnsoppdraget og de sektorpolitiske oppgavene selskapet er satt til å løse. Gjennom brev til Avinor den 16. november 2023 fastslår regjeringen at Avinor-modellen skal videreføres og styrkes, dagens lufthavnstruktur opprettholdes og Avinor sikres bærekraftige finansielle rammebetingelser. Styret legger dette til grunn i prognosene benyttet i verdifallsvurderingen av eiendeler i konsernregnskapet per 31. desember 2023, se note 6 for ytterligere detaljer. I ekstraordinær generalforsamling den 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse frem til 31. desember 2024 til å fravike vedtektenes egenkapitalkrav på minimum 40,0 prosent.

I desember 2023 godkjente EFTA's overvåkningsorgan (ESA) finansieringen av ny lufthavn i Bodø, og Avinor kan dermed igangsette planlagte byggearbeider for den nye lufthavnen. I etterkant av godkjenningen overtok Avinor arealene fra Forsvarsbygg i tråd med avtalene inngått i mars 2023. Arealene tilknyttet eksisterende lufthavn ble overtatt i desember 2023, mens arealene til ny lufthavn ble overtatt i januar 2024. For ytterligere informasjon henvises det til note 11.

4. KVARTAL 2023

FINANSIELLE HOVEDTALL, 4. KVARTAL

MNOK	2023	2022	ENDRING
Driftsinntekter	2 797	2 855	-2,0 %
EBITDA*	640	778	-17,7 %
Resultat etter skatt	-43	-187	
Investeringer**	884	706	25,3 %

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

"Alternative resultatmål"

** Periodens tilgang av anlegg under utførelse

Konsernets driftsinntekter i 4. kvartal 2023 utgjorde 2 797 mill. kr, en nedgang på 2,0 prosent fra tilsvarende rapporteringsperiode i 2022. Trafikkinntektene økte med 31 mill. kr mens andre inntekter gikk ned med 89 mill. kr.

Driftskostnader inklusive avskrivninger utgjorde 2 736 mill. kr i 4. kvartal 2023, en økning på 1,8 prosent i forhold til tilsvarende kvartal i 2022.

01.01 – 31.12.2023

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 31.12

MNOK	2023	2022	ENDRING
Driftsinntekter	11 514	10 418	10,5 %
EBITDA*	3 559	3 069	16,0 %
Resultat etter skatt	304	427	
Investeringer**	2 980	2 956	0,8 %

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

"Alternative resultatmål"

** Periodens tilgang av anlegg under utførelse

Konsernet hadde i 2023 et resultat etter skatt på 304 mill. kr sammenliknet med 427 mill. kr i 2022. Resultat etter skatt er påvirket negativt av realiserte og urealiserte tap på sikring av kraftkostnader i 2023, for 2022 bidro kraftsikringene positivt til resultatet. Ekskludert effekter av kraftsikringer har konsernet en resultatforbedring i 2023 sammenliknet med 2022. Dette skyldes både økte inntekter og styrket driftsmargin.

Driftsinntekter

Driftsinntektene i 2023 utgjorde 11 514 mill. kr, en økning på 10,5 prosent sammenliknet med 2022.

DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 31.12

MNOK	2023	2022	ENDRING
Lufthavndrift	9 896	9 007	9,9 %
Flysikring	2 214	2 122	4,3 %
Felles/ufordelt	1 509	1 048	44,0 %
Eliminering	-2 105	-1 758	
Avinor konsern	11 514	10 418	10,5 %

Som følge av økt trafikkvolum og styrket kommersiell inntjening, økte driftsinntektene i lufthavnvirksomheten i 2023 med 9,9 prosent. Trafikkinntektene utviklet seg svakere enn trafikkveksten med en reduksjon i trafikkinntekt per passasjer på 0,8 prosent, mens kommersielle inntekter per passasjer økte med 1 prosent. I 2023

utgjorde kommersielle inntekter 57,3 prosent av driftsinntektene mot 56,9 prosent i 2022. Det er de store lufthavnene, med større andel utenlandstrafikk, som har hatt størst inntektsvekst.

Flysikringsvirksomheten viser en inntektsvekst i 2023 på 4,3 prosent sammenliknet med foregående år. I løpet av 2022 ble det gjort enkelte interne omorganiseringer i virksomhetsområdet Flysikring der noe av inntektene i 2023 inkluderes i ufordelte inntekter. Justert for dette er inntektsveksten for virksomhetsområdet Flysikring i 2023 mot 2022 estimert til 11,7 prosent.

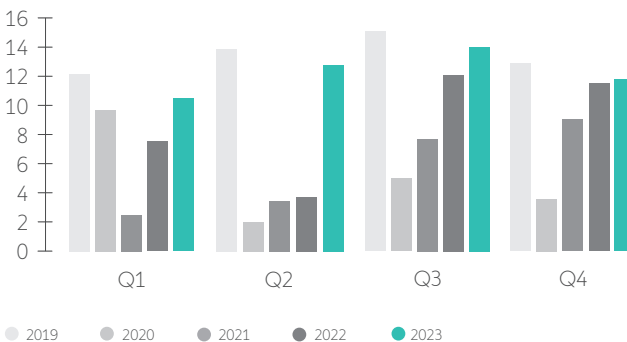
Trafikkutvikling

Det reiste 49 mill. passasjerer til og fra Avinors lufthavner i løpet av 2023. Dette er 9,6 prosent høyere enn i 2022.

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

PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken økte i løpet av 2023 med 5,1 prosent i forhold til 2022, mens utenrikstrafikken økte med 17,1 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en nedgang på 5,0 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 31.12

PASSASJERER (1000)	2023	2022	ENDRING
Gardermoen	25 141	22 460	11,9 %
Flesland	6 352	5 927	7,2 %
Sola	3 951	3 575	10,5 %
Værnes	3 992	3 780	5,6 %
Øvrige	9 579	8 988	6,6 %
Avinor konsern	49 015	44 729	9,6 %

Antallet kommersielle flybevegelser økte med 0,9 prosent. For innenriks flybevegelser har det vært en nedgang på 2,2 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 11,6 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 99 prosent.

DRIFTSKOSTNADER OG AVSKRIVNINGER

Samlede driftskostnader inklusive avskrivninger i 2023 utgjorde 10 211 mill. kr sammenliknet med 9 609 mill. kr foregående år. Dette er en økning på 603 mill. kr eller 6,3 prosent. Det er særlig volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet som medfører økte driftskostnader. Avinor arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast, og påvirket av økt inflasjon, for å opprettholde sikker og stabil drift som påkrevd i samfunnsoppdraget. I tillegg var reparasjonskostnadene for driftsmateriell høyere i 2023 grunnet økt operasjonell aktivitet. Arbeidet med omstilling mot en mer bærekraftig luftfartsindustri medfører også økte kostnader for Avinor. Kostnadsutviklingen sett opp mot økningen i trafikkvolum indikerer at enhetskostnaden per passasjer har gått ned med rundt 3 prosent i 2023 sammenliknet med 2022.

Samlede av- og nedskrivninger i 2023 utgjorde 2 257 mill. kr. Dette er på samme nivå som i 2022.

DRIFTSRESULTAT FØR AV- OG NEDSKRIVNINGER (EBITDA)

EBITDA for 2023 utgjorde 3 560 mill. kr med en EBITDA-margin på 30,9 prosent. I 2022 var EBITDA på 3 069 mill. kr med en EBITDA-margin på 29,5 prosent.

INVESTERINGER

Årets balanseførte tilganger for varige driftsmidler utgjorde 2 980 mill. kr, en økning på 23 mill. kr i forhold til i 2022. Konsernet har flere større prosjekter knyttet til nødvendig opprettholdelse og tilpasning av infrastruktur på lufthavnene. I Tromsø bygges det ny terminal for å håndtere økt trafikk. På Oslo lufthavn Gardermoen skiftes bagasjeanlegget ut, et anlegg som etter 25 års drift var teknologisk utdatert. I tillegg gjøres det store investeringer i pålagte oppgaver som oppgradering av systemer for luftromshåndtering, som er et felleseuropeisk prosjekt. Det gjøres strenge prioriteringer av prosjekter som settes i gang, samtidig er det teknologisk utvikling og økt fokus på bærekraftig utvikling innen luftfarten som nødvendiggjør et fortsatt høyt investeringsnivå.

KONTANTSTRØM, FINANSIERING OG FORPLIKTELSE

Konsernet hadde i 2023 en kontantstrøm før endring i gjeld på minus 235 mill. kr. Med et netto gjeldsoptrekk på 470 mill. kr endte konsernet opp med en økning i kontantbeholdning på 235 mill. kr i løpet av året.

Rentebærende gjeld var per 31. desember 2023 på 24,6 mrd. kr, hvorav 2,4 mrd. kr var kortsiktig gjeld. Året 2023 var 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 126 millioner kroner i løpet året.

Netto finansresultat i 2023 endte på minus 904 mill. kr, 647 mill. kr lavere enn netto finansresultat på minus 258 mill. kr i 2022. Realiserte og urealiserte tap på kraftsikringer bidro negativt med 281 mill. kr i netto finansresultat i 2023, i forhold til et positivt bidrag på 288 mill. kr i 2022.

Konsernets balanse økte med 1,9 mrd. kr til 47,8 mrd. kr per 31. desember 2023 sammenliknet med 31. desember 2022. Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen per årsslutt 2023 utgjorde 28,2 prosent sammenliknet med 29,1 prosent ved utgangen av 2022. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 39,2 prosent. I ekstraordinær generalforsamling 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40,0 prosent til minimum 35,0 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2024.

Konsernets bokførte egenkapital økte i løpet av 2023 med 104 mill. kr. Resultat etter skatt bidro positivt med 304 mill. kr, pensjonseffekter bidro negativt med 326 mill. kr mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et positivt bidrag på 126 mill. kr.

Ved utgangen av 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.

FLYSIKKERHET OG HMS

En nærpassering mellom et Norwegian-fly på innflyging til Sola og et småfly like ved lufthavnen den 28. oktober 2023 vurderes som en alvorlig luftfartshendelse. Utvidet undersøkelse og analyse pågår. Det har i 2023 ikke vært luftfartsulykker eller andre alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor har vært medvirkende part.

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 2,2 for konsernet (2,0 i tilsvarende periode i fjor) mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 4,2 (3,6 i tilsvarende periode i fjor). N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) har i løpet av fjerde kvartal økt fra 39,3 til 50,5 som forklares med ytterligere økt fokus på innrapporteringsrutiner.

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 flyselskaperenes 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.

Geopolitisk risiko

Alle Avinors eiendeler og forretningsaktiviteter er lokalisert i Norge, men med en sentral rolle i den norske luftfartssektoren er Avinor eksponert for internasjonale sektorer som transport og turisme. Politisk, økonomisk eller sosial ustabilitet i internasjonale regioner med betydelig trafikk til eller fra Avinors flyplasser kan påvirke Avinors virksomhet negativt og føre til økonomisk tap.

Politisk ustabilitet, sivil uro, streiker, opprør, terrorhandlinger, krigshandlinger, sanksjoner, handelstvister eller andre former for ustabilitet og uro kan også gi økt risiko for fiendtlige handlinger mot luftfartsinfrastruktur i andre regioner, flyplasspersonell, digital luftfartsinfrastruktur og kan føre til begrenset eller ingen trafikk mellom regionene som er berørt av disse aktivitetene og Avinors flyplasser. Dette kan forstyrre eller begrense Avinors lufthavndrift, flybevegelser, forretningsmuligheter og ha negative økonomiske konsekvenser for Avinor.

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 har påvirket verdensøkonomien og luftfartssektoren. Så langt anses konsekvensene for Avinor som begrensede, men situasjonen kan eskalere og påvirke Avinor negativt da krigen er pågående. Avinor vil fortsette å overvåke situasjonen.

Norge og andre store økonomier, inkludert USA, Storbritannia og EU, har innført flere sanksjoner mot Russland, samt visse russiske enkeltpersoner og selskaper. Det er forbudt for russiske flyselskaper å fly i norsk og andre lands luftrom. I tillegg har konflikten bidratt til økte priser på Avinors innsatsfaktorer som drivstoff, forsikringspriser og økt sikkerhet, noe som til slutt fører til økte priser på flyreiser. Konflikten kan derfor føre til redusert reiseaktivitet som følge av økte kostnader ved flyreiser, og dette vil påvirke Avinors inntekter.

Risikoer knyttet til investeringsaktiviteter

Konsernet har et kontinuerlig investeringsprogram for å opprettholde og tilpasse nødvendig infrastruktur i lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Innebygget prosjektrisiko, endringer i finansielt klima, prisstigning, politiske føringer og fremtidige krav til bærekraftig omstilling 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, kredittisiko 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. I henhold til konsernets finanspolicy skal minimum 60 prosent rentesikres. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger og har sikret over minimum.

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 valutautbetalinger. 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 i brev til Avinor datert 16. november 2023 fastslått at 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. Konsernets verdifallberegning av eiendeler er sensitiv for endringer i de sentrale økonomiske forutsetningene. Det henvises til note 6 for ytterligere detaljer.

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.

Det er yrkesgrupper i Avinor som har avtaler om særaldersgrenser for pensjon og avtale om avtalefestet pensjon.

Det foregår arbeid med sikte på endringer i offentlige pensjonsordninger for yrkesgrupper med særaldersgrenser og avtalefestet pensjon. Det er ikke vedtatt fullstendige regelverk for slike ordninger i offentlig sektor. Det er dermed ikke mulig å beregne regnskapsmessige konsekvenser for konsernet som følge av eventuelle endringer som også gjøres gjeldende for Avinor sine pensjonsordninger.

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 (blant annet fra Forsvarets jagerflyberedskapsaktivitet på Evenes flystasjon), 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 forventinger til kartlegging av de resterende lufthavnene. Det henvises til note 12 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EU's mattrykingsorgan) 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.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036 har Avinor svart på oppdrag om null- og lavutslippsteknologi i luftfarten og behov for tilrettelegging på lufthavnene ved innfasing av null- og lavutslippsluftfartøy. Avinor anbefaler en tilnærming med tiltak i et kort og lengre tidsperspektiv. Tiltakene på kort sikt er viktige for å bygge opp under det norske markedet som testområde og første marked for innføring av null- og lavutslippsluftfartøy, i tråd med regjeringens ambisjoner. På spørsmål om finansiering av investeringer på lufthavnene i omstillingsfasen har Avinor vært tydelig på at dette vil kreve tilgang på økonomiske virkemidler utenom Avinors finansieringsmodell.

Avinors konsernregnskap per 31. desember 2023 er utarbeidet basert på konklusjonen om at de bokførte verdiene av eiendeler forsvares. Som redegjort for i verdifallsvurderingene i note 6 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 myndighetene som understøtter Avinors tiltaksliste. Realisering av vesentlige deler av disse tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt finansielt bærekraftige rammebetingelser.

Oslo, 12. februar 2024
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT KONSOLIDERT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	NOTE	2023	2022	2023	2022
Driftsinntekter:					
Trafikkinntekter		1 302,5	1 271,2	5 400,8	4 947,8
Andre driftsinntekter		1 494,2	1 583,6	6 112,9	5 470,7
Sum driftsinntekter	4	2 796,6	2 854,8	11 513,7	10 418,5
Driftskostnader:					
Varekostnader		65,2	69,7	191,7	214,1
Lønn og andre personalkostnader	7	1 073,8	958,0	3 996,5	3 681,0
Andre driftskostnader	11	1 017,5	1 049,0	3 766,0	3 454,8
Sum driftskostnader		2 156,5	2 076,7	7 954,3	7 350,0
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		640,2	778,0	3 559,5	3 068,5
Av- og nedskrivninger	5	579,4	611,5	2 256,9	2 258,7
Driftsresultat		60,7	166,5	1 302,5	809,8
Finansinntekter		31,1	88,1	116,7	370,6
Finanskostnader		137,9	494,2	1 021,0	628,4
Netto finansinntekt/-kostnad		-106,8	-406,2	-904,3	-257,9
Resultat før skattekostnad		-46,1	-239,7	398,2	551,9
Skattekostnad	2	-3,4	-52,2	94,1	125,0
Resultat etter skatt		-42,7	-187,5	304,1	426,9
Tilordnet:					
Aksjonær		-42,7	-187,5	304,1	426,9

SAMMENDRATT KONSOLIDERT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2023	2022	2023	2022
Resultat etter skatt	-42,7	-187,5	304,1	426,9
Utvidet resultat:				
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder:				
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	-758,0	-298,2	-417,4	1 498,6
Skatteeffekt	166,6	65,6	91,2	-330,0
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder:				
Kontantstrømsikring	44,6	-125,1	161,0	-908,8
Skatteeffekt	-9,8	27,5	-35,4	200,0
Sum utvidet resultat etter skatt	-556,6	-330,3	-200,6	459,7
Årets totalresultat	-599,3	-517,7	103,5	886,7
Tilordnet:				
Aksjonær	-599,3	-517,7	103,5	886,7

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. DESEMBER	
	NOTE	2023	2022
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler:			
Utsatt skattefordel		1 904,3	1 942,6
Andre immaterielle eiendeler	5,6	607,7	531,7
Anlegg under utførelse, immaterielle	5,6	1 113,6	704,8
Sum immaterielle eiendeler		3 625,6	3 179,0
Varige driftsmidler:			
Varige driftsmidler		34 468,4	34 373,9
Anlegg under utførelse		3 580,2	3 392,9
Bruksretteiendeler		327,6	504,6
Sum varige driftsmidler	5,6	38 376,2	38 271,4
Finansielle anleggsmidler:			
Derivater	9	2 624,8	1 378,9
Andre finansielle anleggsmidler		39,2	86,7
Sum finansielle anleggsmidler		2 664,0	1 465,6
Sum anleggsmidler		44 665,8	42 916,0
Omløpsmidler			
Varer		61,6	65,5
Fordringer	10	1 640,8	1 624,3
Derivater	9	23,1	141,0
Kontanter og kontantekvivalenter	8	1 423,3	1 188,6
Sum omløpsmidler		3 148,7	3 019,4
SUM EIENDELER		47 814,5	45 935,4

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. DESEMBER	
	NOTE	2023	2022
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		8 061,3	7 957,8
Sum egenkapital		13 461,4	13 357,9
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser:			
Pensjonsforpliktelser	7,12	5 207,7	5 313,9
Annen forpliktelse	12	852,3	1 010,6
Sum avsetning for forpliktelser		6 060,0	6 324,5
Langsiktig gjeld:			
Lån fra Staten	8,9	0,0	305,5
Annen langsiktig gjeld	8,9	21 865,0	20 447,0
Derivater	9	734,5	1 587,3
Leieforpliktelser	8,9	316,2	472,2
Sum langsiktig gjeld		22 915,7	22 811,9
Kortsiktig gjeld:			
Sertifikatgjeld	8,9	1 499,9	0,0
Leverandørgjeld		767,5	650,1
Skyldige offentlige avgifter		331,0	285,8
Derivater	9	25,5	2,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	832,6	971,5
Leieforpliktelser	8,9	42,1	62,8
Annen kortsiktig gjeld	10	1 878,8	1 468,9
Sum kortsiktig gjeld		5 377,4	3 441,0
Sum gjeld		34 353,1	32 577,5
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		47 814,5	45 935,4

SAMMENDRATT KONSOLIDERT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 01.01.2022	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2
Totalresultat		459,7	426,9	886,7
Egenkapital 31.12.2022	5 400,1	-2 719,1	10 676,9	13 357,9
Egenkapital 01.01.2023	5 400,1	-2 719,1	10 676,9	13 357,9
Totalresultat		-200,6	304,1	103,5
Egenkapital 31.12.2023	5 400,1	-2 919,7	10 981,0	13 461,4

SAMMENDRATT KONSOLIDERT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 4. KVARTAL	
	NOTE	2023	2022
Kontantstrøm fra driften			
Resultat før skatt		398,2	551,9
Ordinære av- og nedskrivninger		2 256,9	2 258,7
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		0,1	0,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		-114,4	182,3
Netto finansposter		904,3	257,9
Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter		9,4	20,4
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-110,9	-82,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	-523,7	-82,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		467,0	-302,4
Mottatte renter		66,8	42,3
Netto kontantstrøm fra driften		3 353,8	2 845,8
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Investering i varige driftsmidler		-4 327,4	-3 105,0
Investeringstilskudd		1 525,0	254,0
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		10,5	7,4
Andre investeringer		-8,4	98,1
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 800,4	-2 745,5
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Nedbetaling av gjeld	8	-1 029,7	-939,0
Opptak kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	8	1 499,9	0,0
Betalte renter		-788,9	-630,2
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-318,7	-1 569,2
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter			
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		234,7	-1 468,9
Kontanter og kontantekvivalenter 1.1.		1 188,6	2 657,4
Kontanter og kontantekvivalenter 31.12.	8	1 423,3	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. Avinor har hovedkontor i Oslo.

Delårsregnskapet for 4. kvartal 2023 ble vedtatt av styret den 12. februar 2024. Delårsregnskapet er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per 4. kvartal 2023, avsluttet 31. desember 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 i resultatregnskapet består av beregnet betalbar skatt på skattemessig resultat og endring i utsatt skatt. Skattekostnad som relaterer seg til poster ført via utvidet resultat presenteres på egne linjer i oppstilling over utvidet resultat.

Utsatt skattefordel beregnes med utgangspunkt i poster hvor det er forskjell mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattesats som forventes benyttet når skatteposisjonen realiseres.

Konsernet har skattemessige fremførbare underskudd både per utgangen av 2022 og 2023, og har dermed ingen beregnet betalbar skatt bokført i balansen.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

Konsernet er organisert i et lufthavnsegment og et flysikringssegment. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, presenteres lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner for seg, i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg.

PER 4. KVARTAL 2023

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	1 987,9	564,9	404,5	332,2	798,9	0,0
Andre driftsinntekter 1)	3 366,7	578,8	631,7	339,3	599,8	158,0
Konserninterne inntekter	4,4	0,6	8,3	3,5	92,5	24,0
Sum driftsinntekter	5 359,0	1 144,3	1 044,4	675,0	1 491,2	182,0
Lønn og andre personalkostnader	534,8	118,4	98,1	95,2	732,7	0,0
Andre driftskostnader	1 196,7	266,8	189,3	160,9	962,0	13,0
Konserninterne kostnader	395,2	134,1	110,1	85,0	823,3	0,7
Sum driftskostnader	2 126,7	519,3	397,5	341,1	2 517,9	13,7
EBITDA	3 232,3	625,0	646,9	333,9	-1 026,7	168,3
Av- og nedskrivninger	942,8	270,6	130,7	116,0	508,1	43,1
Driftsresultat	2 289,4	354,4	516,2	217,9	-1 534,9	125,1
Varige driftsmidler *	17 264,6	4 882,6	1 959,6	1 531,6	7 048,7	924,2

PER 4. KVARTAL 2023 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 088,4	1 312,4	0,0		5 400,8
Andre driftsinntekter	5 674,3	187,9	250,8		6 112,9
Konserninterne inntekter	133,2	713,4	1 258,3	-2 104,9	0,0
Sum driftsinntekter	9 895,8	2 213,7	1 509,1	-2 104,9	11 513,7
Lønn og andre personalkostnader	1 579,2	1 439,6	977,7		3 996,5
Andre driftskostnader	2 788,8	228,4	940,5		3 957,7
Konserninterne kostnader	1 548,3	483,6	73,0	-2 104,9	0,0
Sum driftskostnader	5 916,3	2 151,7	1 991,2	-2 104,9	7 954,3
EBITDA	3 979,5	62,0	-482,1		3 559,4
Av- og nedskrivninger	2 011,4	43,1	202,5		2 256,9
Driftsresultat	1 968,2	19,0	-684,7		1 302,5
Varige driftsmidler *	33 611,3	412,4	1 052,4		35 076,1

* 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 31. desember 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 4. KVARTAL 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	1 785,8	531,8	378,2	315,2	751,8	0,0
Andre driftsinntekter	2 992,0	503,4	409,5	295,8	796,0	131,5
Konserninterne inntekter	5,0	0,5	8,2	3,5	76,1	22,6
Sum driftsinntekter	4 782,8	1 035,7	795,9	614,4	1 623,9	154,1
Lønn og andre personalkostnader	470,5	109,3	93,5	90,6	701,9	0,0
Andre driftskostnader	1 190,3	268,3	139,0	148,8	1 085,8	8,2
Konserninterne kostnader	373,5	136,8	115,4	89,7	752,9	1,5
Sum driftskostnader	2 034,3	514,3	347,9	329,0	2 540,6	9,7
EBITDA	2 748,5	521,3	448,0	285,4	-916,7	144,4
Av- og nedskrivninger	961,5	286,0	134,1	116,4	461,0	41,1
Driftsresultat	1 787,1	235,4	313,9	169,0	-1 377,7	103,3
Varige driftsmidler *	17 487,2	5 036,5	1 638,8	1 601,0	6 790,5	966,9

PER 4. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 762,8	1 185,0	0,0		4 947,8
Andre driftsinntekter	5 128,2	181,4	161,0		5 470,7
Konserninterne inntekter	115,8	755,3	887,1	-1 758,2	0,0
Sum driftsinntekter	9 006,8	2 121,7	1 048,1	-1 758,2	10 418,5
Lønn og andre personalkostnader	1 465,8	1 474,9	740,4		3 681,1
Andre driftskostnader	2 840,3	259,3	569,4		3 668,9
Konserninterne kostnader	1 469,8	192,8	95,7	-1 758,2	0,0
Sum driftskostnader	5 775,8	1 927,0	1 405,4	-1 758,2	7 350,0
EBITDA	3 231,0	194,7	-357,2		3 068,5
Av- og nedskrivninger	2 000,1	127,7	130,9		2 258,7
Driftsresultat	1 230,9	67,0	-488,2		809,8
Varige driftsmidler *	33 520,9	355,7	1 029,0		34 905,6

* 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	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2023	2022	2023	2022
Trafikkinntekter				
Startavgift	267,7	261,6	1 106,8	1 023,0
Passasjeravgift	292,6	275,0	1 217,8	1 066,9
Underveisavgift	316,5	302,7	1 312,4	1 185,0
Sikkerhetsavgift	306,4	300,6	1 273,0	1 169,0
Terminalavgift	119,2	131,3	490,9	503,8
Sum trafikkinntekter	1 302,5	1 271,2	5 400,8	4 947,8
Andre driftsinntekter				
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:				
Duty free	0,0	22,0	0,0	68,3
Parkering	0,1	0,1	0,1	0,2
Annet	267,9	387,3	1 133,9	998,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	268,0	409,3	1 134,1	1 067,1
Leieinntekter:				
Duty free	578,3	551,1	2 342,8	2 068,8
Parkering	237,6	225,7	1 029,4	854,4
Annet	410,3	397,5	1 606,6	1 480,4
Sum leieinntekter	1 226,2	1 174,2	4 978,8	4 403,6
Sum andre driftsinntekter	1 494,2	1 583,6	6 112,9	5 470,7
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 570,5	1 680,5	6 534,9	6 014,9
Sum leieinntekter	1 226,2	1 174,2	4 978,8	4 403,6
Sum driftsinntekter	2 796,7	2 854,8	11 513,7	10 418,5

NOTE 5 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Per 31. desember 2022					
Balanseført verdi 01.01.	453,8	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,5
Tilgang	0,0	0,0	2 956,4	0,6	2 957,0
Reklassifisering*	138,1	4 107,4	-4 245,4	0,0	0,0
Avgang	0,0	-7,9	0,0	-6,2	-14,1
Periodens av- og nedskrivninger	-60,2	-2 140,2	0,0	-58,3	-2 258,7
Balanseført verdi 31.12.2022	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9
Herav klassifisert som immaterielle	531,7	0,0	704,8	0,0	1 236,5
Per 31. desember 2023					
Balanseført verdi 01.01	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9
Tilgang	0,0	0,0	2 979,8	57,4	3 037,2
Reklassifisering*	146,6	2 237,2	-2 383,8	0,0	0,0
Avgang	-0,4	-15,2	0,0	-175,1	-190,6
Periodens av- og nedskrivninger	-70,2	-2 127,5	0,0	-59,2	-2 256,9
Balanseført verdi 31.12.2023	607,7	34 468,4	4 693,7	327,6	40 097,5
Herav klassifisert som immaterielle	607,7	0,0	1 113,6	0,0	1 721,3

* Ferdigstilte anlegg under utførelse reklassifiseres til 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 lufthavnvirksomheten 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 gitt at man oppfyller definerte ytelsesmål. Per 31. desember 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 31. desember 2023 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå. Det legges til grunn at staten vil sikre at Avinor har en samlet finansiering som forsvaret regnskapsførte verdier. Samferdselsministeren har i brev til Avinor 16. november 2023 bekreftet at regjeringen anerkjenner Avinor sin finansielle situasjon og at de vil vurdere tiltak for å sikre Avinor bærekraftige finansielle rammebetingelser. Staten har varslet en strategisk, finansiell og styringsmessig selskapsgjennomgang av Avinor. Det er forventet at utfallet av denne gjennomgangen vil foreligge innen utløpet av april 2024.

Lufthavnvirksomheten utøves i sin helhet i Norge. For å estimere bruksverdien, estimeres nåverdien av kontantstrømmer i norske kroner neddiskontert basert på et veid avkastningskrav relevant for lufthavnvirksomheten. For nedskrivningstesten benyttes 2024 til og med 2028 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2029 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

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
Nøkkelforutsetning	
Antall passasjerer terminalåret 2029 (millioner)	54,9
Resultatforbedring terminalåret 2029 (mrd. kr) *	2,0
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,5 %

* Forbedring i driftsresultat i 2029 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 VERDIEN AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

Antall passasjerer terminalåret 2029

Antall passasjerer på 54,9 millioner i 2029 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 2028 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 trafikk tallene i 2024. For årene 2025 til 2028 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 2028.

Resultatforbedring terminalåret 2029

Basert på prognosen per 31. desember 2023 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer, inkludert økning i lufthavnavgifter, på om lag 2,0 mrd. kr i terminalleddet utover hva inntektene ville ha vært med KPI-justerte 2023-avgiftssatser. For årene 2024 til 2028 er tilsvarende samlet akkumulert effekt av forutsatt resultatforbedring i kontantstrømprognoene i størrelsesorden 6,8 mrd. kr, 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 siden 3. kvartal 2023 vært i dialog med staten 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 2023 understøtter at det er rimelig å legge til grunn disse forutsetningene som Avinor har benyttet i sin verdifallsvurdering.

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 31. desember 2023 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

KONKLUSJON VERDIFALLVURDERING AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

Gjennomført verdifallvurdering per 31. desember 2023 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger bokført verdi av eiendelene med 1,8 mrd. kr. Konsernet har følgelig konkludert med at det per 31. desember 2023 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet.

SENSITIVITETER VERDIFALLVURDERING AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

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 19,7 mrd. kr med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 17,9 mrd. kr. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 39,5 mrd. kr som ville utløst en nedskrivning på 37,7 mrd. kr.

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 2,0 mrd. kr årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

Beløp i MNOK		Verdi	Endring i verdi	Nødvendig resultatforbedring	Nedskrivning om dekning 50 % av nødvendig resultatforbedring
Endring passasjerer i terminalår	Passasjerer i terminalår (millioner)				
0 %	54,9	40 078	0	0	0
- 5 %	52,1	30 295	-9 783	457	3 998
- 10 %	49,4	20 512	-19 566	1 016	8 890
Endring vekst i terminalleddet	Vekst i terminalleddet				
0,0 %	2,0 %	40 078	0	0	0
- 0,5 %	1,5 %	35 199	-4 880	202	1 546
- 1,0 %	1,0 %	31 403	-8 675	506	3 444
Endring avkastningskrav	Avkastningskrav				
0,0 %	5,5 %	40 078	0	0	0
- 0,5 %	6,0 %	34 706	-5 373	239	1 793
- 1,0 %	6,5 %	30 538	-9 541	594	3 877

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 31. desember 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	31. DESEMBER	
	2023	2022
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,30 %	3,20 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,80 %	2,60 %
Årlig forventet G-regulering	3,25 %	3,25 %

PENSJONSFORPLIKTELSE	31. DESEMBER	
	2023	2022
Netto pensjonsforpliktelse 01. januar	5 313,9	6 895,1
Resultatført pensjonskostnad	347,3	370,0
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	-870,9	-452,6
Estimatavvik mot totalresultat	417,4	-1 498,6
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	5 207,7	5 313,9

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 174,9 mill. kr i 2023 (153,2 mill. kr i 2022), samt kostnader til privat AFP på 28,7 mill. kr (30,9 mill. kr i 2022).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER	
	2023	2022
Langsiktige lån og leieforpliktelser	22 181,2	21 224,7
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	2 374,6	1 034,3
Sum	24 555,8	22 259,0
Lånebevegelser		
Balanseført verdi 01.01	22 259,0	22 977,3
Nedbetaling av langsiktig lån	-966,4	-891,5
Reduksjon leieforpliktelser	-54,1	-47,5
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	1 499,9	0,0
Netto lånebevegelser	479,4	-939,0
Andre endringer leieforpliktelser	-122,6	-6,1
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	1 940,0	226,8
Balanseført verdi periodeslutt	24 555,8	22 259,0

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

	31. DESEMBER	
	2023	2022
Kontanter og kontantekvivalenter	1 423,3	1 188,6
Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt)	300,0	300,0
Trekkfasilitet	4 000,0	4 000,0
Sum likviditetsreserve	5 723,3	5 488,6

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 utgangen av 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, kontantekvivalenter 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

	31. DESEMBER 2023		31. DESEMBER 2022	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	305,5	298,7	749,8	730,0
Obligasjonslån	19 040,2	17 902,6	17 095,1	15 607,0
Banklån	3 351,9	3 345,3	3 879,0	3 884,0
Sertifikatlån	1 499,9	1 501,7	0,0	0,0
Leieforpliktelser	358,3	358,3	535,0	535,0
Sum	24 555,8	23 406,6	22 259,0	20 756,1

DERIVATER

	31. DESEMBER 2023	
	2023	2022
Eiendeler		
Renteswapper	2 624,8	1 377,9
Valutaterminkontrakter	23,1	1,2
Energikontrakter	0,0	140,8
Sum	2 647,9	1 519,9
Gjeld		
Renteswapper	734,5	1 585,8
Valutaterminkontrakter	0,1	3,4
Energikontrakter	25,4	0,0
Sum	760,0	1 589,2

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 31. desember 2023:

PER 31.12.2023	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		23,1		23,1
Derivater benyttet til sikring		2 624,8		2 624,8
Sum eiendeler	0,0	2 647,9	0,0	2 647,9
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		3 123,9		3 123,9
Derivater benyttet til sikring		734,5		734,5
Sum forpliktelser	0,0	3 858,4	0,0	3 858,4

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
Eiendeler				
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
Forpliktelser				
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	5 009,0	0,0	5 009,0

NOTE 10 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER	
	2023	2022
Fordringer		
Kundefordringer	1 278,1	1 045,8
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	68,3	114,7
Forskuddsbetalte driftskostnader	108,2	132,6
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 11)	110,7	229,4
Andre kortsiktige fordringer	75,5	101,8
Sum	1 640,8	1 624,3

	31. DESEMBER	
	2023	2022
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	419,9	374,8
Påløpte drifts- og investeringskostnader	901,8	513,3
Påløpte rentekostnader	319,7	293,4
Forskudd fra kunder	193,8	178,2
Forpliktelse tilskudd nye lufthavner (note 11)	0,0	64,0
Øvrig kortsiktig gjeld	43,7	45,1
Sum	1 878,8	1 468,9

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. Prosjektets kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) utgjør henholdsvis 7,5 mrd. kr (2023-kr) og 6,3 mrd. kr (2023-kr) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med 2,8 mrd. kr (2023-kr), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune. Det statlige tilskuddet benyttes først i prosjektet. Deretter finansieres prosjektet av Avinor og til slutt Bodø kommune.

Med unntak av forberedende arbeider har det vært en betingelse for bygging av den nye lufthavnen at finansieringen godkjennes av EFTA's overvåkingsorgan (ESA) og at det foreligger konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Konsesjonen fra Samferdselsdepartementet ble gitt i oktober 2023 og godkjenning fra ESA ble gitt i desember 2023. Dette innebærer at byggearbeidene kan settes i gang som planlagt.

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 prosjektutgifter 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. Arealene tilknyttet eksisterende lufthavn ble overtatt av Avinor i desember 2023, mens arealene til ny lufthavn ble overtatt i januar 2024.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med 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, noe som innleder fase 1 av kontrakten. Kontrakten for terminalbygg ble lyst ut i juni 2023. Tildeling og oppstart av fase 1 av kontrakten forventes å finne sted i løpet av første halvår 2024.

Økonomisk status

For perioden fra og med 1. kvartal 2019 til og med 4. kvartal 2023 utgjør brutto prosjektutgifter, før innregning av tilskudd, 409,9 mill. kr, hvorav 259,2 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 150,7 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulerte innregnede tilskudd per 31. desember 2023 utgjør 409,9 mill. kr, hvorav 259,2 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse og kr 150,7 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter.

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 419 mill. kr til dekning av påløpte utgifter til bygging av ny lufthavn i perioden 2019 – 2023, hvorav 390 mill. kr er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 29 mill. kr overført til 2024. I tillegg ble det i statsbudsjettet for 2023 bevilget 666 mill. kr til kjøp av arealene tilknyttet eksisterende lufthavn, hvorav 643 mill. kr er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 23 mill. kr overført til 2024.

Per 31. desember 2023 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 19,9 mill. kr som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover mottatte tilskudd.

Videre utbetalinger av statlige bevilgninger til prosjektet foretas månedlig i tråd med Avinors likviditetsbehov inntil hele det statlige tilskuddet er benyttet. Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

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 kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 4,7 mrd. kr (2023-kr) og 4,4 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 0,6 mrd. kr. I forbindelse med finansieringen av økt rullebanelengde, er det i tillegg avtalt et kommunalt 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

Per 31. desember 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før innregning av tilskudd, 833,6 mill. kr, hvorav 782,2 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 51,4 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulerte innregnede tilskudd per 31. desember 2023 utgjør 833,6 mill. kr, hvorav 782,2 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse og kr 51,4 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter.

Tilskuddet fra lokalt næringsliv på 150 mill. kr ble mottatt i juli 2022. Det første statlige tilskuddet på 104 mill. kr, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for 2021 og 2022, ble utbetalt i desember 2022. De statlige bevilgningene gjaldt planleggingskostnader til og med 2022. Det kommunale bidraget på 450 mill. kr ble utbetalt i juli 2023 i forbindelse med byggestart for totalentreprisen med AF Gruppen Norge AS. Det kommunale tilskuddet på 66 mill. kr i forbindelse med medfinansiering av økt rullebanelengde utbetales senere i prosjektperioden.

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 84 mill. kr til prosjektet, hvorav 42 mill. kr er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 42 mill. kr av bevilgningen er overført til 2024.

Det er per 31. desember 2023 innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 87,6 mill. kr som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover mottatte statlige og lokale tilskudd.

Videre utbetalinger av statlige bevilgninger til prosjektet foretas månedlig i tråd med Avinors likviditetsbehov. Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

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 underskrides 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 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40 prosent til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2024.

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 nåverdberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid.

OVERSIKT OVER ENDERING I AVSETNING YTRE MILJØ

BELØP I MNOK	31. DESEMBER	
	2023	2022
Avsetning 1. januar	1 006,9	944,7
Endring avsetning grunnet ny informasjon	13,5	84,6
Effekt nåverdiberegning	-56,1	44,9
Gjennomført arbeid	-121,4	-67,3
Avsetning periodeslutt	842,9	1 006,9

Nye pensjonsordninger

Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning, 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 31. desember 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. 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. Det er foreløpig ikke tatt beslutning hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt er tilknyttet offentlig pensjonsordning.

NOTE 13 Hendelser etter balansedagen

Overtakelse av tomtearealer ny lufthavn Bodø

I januar 2024 overtok Avinor tomtearealene hvor ny lufthavn Bodø skal bygges.

Avinor har samtidig mottatt støtte tilsvarende kjøpesummen. Overtakelsen av tomtearealene har dermed ikke medført økning i balanseførte anleggsmidler eller kontantutlegg av betydning for konsernet.

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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Langsiktig rentebærende gjeld			
Lån fra Staten	Balanse	0,0	305,5
Annen langsiktig gjeld	Balanse	21 865,0	20 447,0
Leieforpliktelser	Balanse	316,2	472,2
Sum langsiktig rentebærende gjeld		22 181,2	21 224,7
Kortsiktig rentebærende gjeld			
Sertifikatgjeld	Balanse	1 499,9	0,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	832,6	971,5
Leieforpliktelser	Balanse	42,1	62,8
Sum langsiktig rentebærende gjeld		2 374,6	1 034,3
Rentebærende gjeld		24 555,8	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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Rentebærende gjeld	APM	24 555,8	22 259,0
Renteswapper - gjeld	Note 9	734,5	1 585,8
Renteswapper - eiendel	Note 9	-2 624,8	-1 377,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	Balanse	-1 423,3	-1 188,6
Netto rentebærende gjeld		21 242,2	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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Egenkapital	Balanse	13 461,4	13 357,9
Netto rentebærende gjeld	APM	21 242,2	21 278,3
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		34 703,6	34 636,2
Egenkapitalandel låneavtaler *		38,8 %	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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Netto rentebærende gjeld	APM	21 242,2	21 278,3
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	-316,2	-472,2
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	-42,1	-62,8
Netto rentebærende gjeld		20 883,9	20 743,3
Egenkapital	Balanse	13 461,4	13 357,9
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 345,3	34 101,2
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		39,2 %	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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Egenkapital	Balanse	13 461,4	13 357,9
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	47 814,5	45 935,4
Egenkapitalandel		28,2 %	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	31. DESEMBER	
		2023	2022
Netto kontantsrøm fra driften	Kontantstrømoppstilling	3 353,8	2 845,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	-2 800,4	-2 745,5
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	-788,9	-630,2
Kontantstrøm før endring gjeld		-235,5	-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
Drammensveien 144
0277 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no