

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

3. kvartal 2022



Innhold

Hovedtall Avinor konsern	3
Styrets rapport	4
Sammendratt Resultatregnskap	9
Sammendratt Utvidet resultat	10
Sammendratt Balanse	11
Sammendratt Egenkapitaloppstilling	13
Sammendratt Kontantstrømoppstilling	14
Noter	15

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
	2022	2021	2022	2021	2021
Trafikkinntekter	732,3	476,9	1 925,9	984,7	1 544,2
Inndekning security	348,5	192,8	868,4	335,7	565,1
Salgs- og leieinntekter - duty fee	698,0	180,1	1 564,0	273,9	606,5
Salgs- og leieinntekter - parkering	247,0	135,6	628,9	257,5	436,4
Salgs- og leieinntekter - annet	501,5	318,6	1 326,5	761,9	1 155,8
Konserninterne tjenester	21,9	21,2	68,1	66,0	87,6
Driftsinntekter lufthavndrift	2 549,1	1 325,0	6 381,8	2 679,8	4 395,6
Underveisinntekter	329,5	247,0	882,3	543,1	813,6
Konsernintern innflygings- og tårntjeneste	211,1	147,3	589,1	429,3	588,2
Andre driftsinntekter	49,3	43,4	138,0	127,8	173,8
Driftsinntekter flysikring	589,9	437,8	1 609,3	1 100,2	1 575,6
Andre driftsinntekter konsern	270,6	1 466,4	851,5	4 407,3	4 717,0
Eliminering av konserninterne poster	-442,7	-281,7	-1 278,9	-958,4	-1 374,0
Sum driftsinntekter konsern	2 966,9	2 947,5	7 563,7	7 228,9	9 314,1
Driftskostnader lufthavnvirksomhet	-1 265,5	-1 083,0	-4 090,1	-3 367,3	-4 730,9
Driftskostnader flysikringstjeneste	-361,6	-399,7	-1 466,8	-1 307,3	-1 823,6
Driftskostnader eiendom og felles	-388,8	-153,2	-856,7	-608,9	-1 108,3
Eliminering av konserninterne poster	442,7	281,7	1 278,9	958,4	1 374,0
Sum driftskostnader konsern	-1 573,2	-1 354,2	-5 134,7	-4 325,1	-6 288,8
EBITDA lufthavnvirksomhet	1 283,6	242,1	2 291,8	-687,5	-335,3
EBITDA flysikringstjeneste	228,3	38,0	142,5	-207,1	-248,1
EBITDA eiendom og felles konsernposter	-118,2	1 313,1	-5,2	3 798,4	3 608,7
EBITDA konsern	1 393,8	1 593,2	2 429,0	2 903,8	3 025,3
Av- og nedskrivninger	-550,1	-545,7	-1 647,2	-1 645,1	-2 196,6
Driftsresultat (EBIT)	843,6	1 047,5	781,8	1 258,8	828,7
Finansresultat	256,9	-126,5	9,8	-428,3	-560,6
Resultat før skattekostnad	1 100,5	921,0	791,6	830,4	268,2
Skattekostnad	241,9	188,2	177,2	182,8	60,1
Resultat etter skatt	858,6	732,9	614,4	647,6	208,1
EBITDA-margin lufthavnvirksomhet	50,4 %	18,3 %	35,9 %	-25,7 %	-7,6 %
EBITDA-margin flysikringstjeneste	38,7 %	8,7 %	8,9 %	-18,8 %	-15,7 %
EBITDA-margin konsern	47,0 %	54,1 %	32,1 %	40,2 %	32,5 %
Investeringer lufthavnvirksomhet	923,4	506,6	1 806,1	1 307,1	1 803,2
Investeringer flysikringstjeneste	89,5	94,8	327,2	291,8	426,6
Investeringer annet	-13,0	67,2	117,5	295,9	343,7
Sum investeringer	999,9	668,6	2 250,8	1 894,8	2 573,5
Utbetalt utbytte	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kontantstrøm før opptak/nedbetaling gjeld	429,5	1 009,5	-450,1	477,3	67,3
Rentebærende gjeld (eksklusive leieforpliktelser)			22 228,1	22 247,5	21 858,4
Totale eiendeler			46 499,6	47 019,8	46 376,7
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon (b)			40,4 %	40,0 %	39,4 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	13 229	7 594	33 178	13 492	22 440
Antall flybevegelser (i 1000)	168	133	460	314	463
Antall service units (i 1000)	576	438	1 543	954	1 445
Punktlighet (a)			80 %	92 %	88 %
Regularitet (a)			99 %	98 %	98 %

(a) Siste 12 måneder

(b) EK i prosent av sum EK og netto rentebærende gjeld (inkludert rentederivater)

Styrets rapport

VIKTIGE HENDELSER

Flytrafikken, målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner, var nesten to og en halv gang så høy i de første ni månedene av 2022 sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. Antall flybevegelser økte i samme periode med 47 prosent. Sommersesongen har medført økt trafikk og Avinor har oppskalert driften på lufthavnene for å tilpasse driften til det økte trafikkvolumet. Punktligheten har vært lavere enn intern målsetting for de ni første månedene i 2022. Dette skyldes blant annet problemene med begrenset kapasitet i europeisk luftrom, mangel på bakkemannskap i flere land samt flere streiker innen luftfartsindustrien også har påvirket Avinor. Pilotstreiken i SAS i perioden 4. – 17. juli 2022 medførte et antatt trafikkbortfall på rundt 411.000 passasjerer.

Konsekvenser av endrede reisevaner, usikkerhet som følge av krigen i Ukraina, høy prisvekst, lang bestillingstid for norske pass, økt rentenivå, samt streik og kapasitetsproblemer innen luftfarten bidrar til at trafikken fortsatt ikke er tilbake på nivåene den var på før pandemien. For perioden januar - september 2022 er totalt antall passasjerer ca. 20 prosent lavere enn tilsvarende periode i 2019. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at det er innen ferie- og fritidsreisende innhenting har vært sterkest, mens forretningsreisende fortsatt ligger bak nivåene for pandemien.

Økt oppmerksomhet på sikkerhet rundt kritisk norsk infrastruktur medfører ytterligere søkelys på ulovlig droneaktivitet. Det er gjort flere observasjoner av ulovlig dronebruk rundt Avinor sine lufthavner, noe som har ført til at enkelte lufthavner har blitt stengt i kortere perioder. Avinor viderefører forsterkede tiltak for å overvåke situasjonen. Utover dette, samt redusert overflyvningstrafikk i norsk luftrom, har krigsutbruddet i Ukraina ikke medført store operative konsekvenser.

I forslaget til statsbudsjett for 2023, som ble lagt frem i starten av oktober, videreføres finansieringen av nye flyplasser i Bodø og Mo i Rana. Det foreslås at Avinor for 2023 bevilges totalt 1,66 mrd. kr til bygging av ny lufthavn i Mo i Rana, samt videre planlegging av ny lufthavn i Bodø inkludert midler for å kjøpe dagens flyplassomt fra Forsvarsbygg. For ny lufthavn i Bodø gjenstår kontraktsinngåelse med kommunen og Forsvarsbygg om finansiering og kjøp av tomter. I midten av august ble totalentreprisen for bygging av ny lufthavn i Mo i Rana tildelt AF Gruppen. De første fysiske forberedende arbeidene på ny lufthavn startet opp i september. Avinor har ikke fått fullt tiltrede til byggetomten og det pågår et arbeid med lokale myndigheter og rettighetshavere for å få dette plass innen de innledende arbeidene ferdigstilles i første kvartal 2023.

I forslag til statsbudsjett for 2023 er det også foreslått en halvering av tillatt taxfree-kvot for tobakksvarer. Det er estimert at det årlige inntektstapet for Avinor vil ligge på om lag 270 mill. kr.

Avinor er fortsatt i en utfordrende finansiell situasjon med en egenkapitalandel beregnet etter vedtektenes paragraf 5 på 40,4 prosent. Konsernets kontantstrøm før endringer i gjeld var minus 450 mill. kr i perioden januar - september 2022. Oppskalering

av driften for å møte økt trafikkvolum blir nøye avveid mot økte driftskostnader. I tillegg blir prosjektporteføljen kontinuerlig vurdert og prioritert. En ekstraordinær høy prisstigning for bygg og anleggsprosjekter representerer en økt risiko i Avinors prosjektportefølje.

3. KVARTAL 2022

FINANSIELLE HOVEDTALL, 3. KVARTAL

MNOK	2022	2021	ENDRING
Driftsinntekter	2 966,9	2 947,5	0,7 %
EBITDA	1 393,7	1 593,1	-12,5 %
EBIT	843,6	1 047,4	-19,5 %
Resultat etter skatt	858,6	732,8	17,2 %
Investeringer	999,9	668,6	49,5 %

Konsernets driftsinntekter i tredje kvartal 2022 utgjorde 2.967 mill. kr, en økning på 0,7 prosent fra tilsvarende rapporteringsperiode i 2021. Trafikkinntektene økte med 494 mill. kr mens kommersielle inntekter økte med 826 mill. kr. Avinor mottok 1.300 mill. kr i tilskudd fra staten i tredje kvartal 2021, dette forklarer den beskjedne totale økningen i totale driftsinntekter i tredje kvartal sammenliknet med tilsvarende kvartal foregående år, tross store økninger i trafikk- og kommersielle inntekter.

Driftskostnader inklusive avskrivninger utgjorde 2.123 mill. kr i tredje kvartal sammenliknet med 1.900 mill. kr i tilsvarende kvartal i 2021.

01.01 - 30.09.2022

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 30.09

MNOK	2022	2021	ENDRING
Driftsinntekter	7 563,7	7 228,9	4,6 %
EBITDA	2 429,0	2 903,8	-16,4 %
EBIT	781,8	1 258,7	-37,9 %
Resultat etter skatt	614,4	647,6	-5,1 %
Investeringer	2 250,8	1 894,8	18,8 %

Konsernet hadde for de første ni månedene av 2022 et resultat etter skatt på 614 mill. kr sammenliknet med 648 mill. kr i tilsvarende periode for 2021. Resultatet for 2021 inkluderte tilskudd fra staten på 3.800 mill. kr før skatt.

Konsernets balanse har økt med 123 mill. kr i løpet av årets ni

første måneder til 46,5 mrd. kr per 30. september 2022. Konsernets egenkapitalandel per 30. september 2022 utgjorde 29,8 prosent sammenliknet med 26,9 prosent per årsslutt 2021.

Driftsinntekter

Driftsinntekter i årets ni første måneder 2022 utgjorde 7.564 mill. kr, en økning på 4,6 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. Sett bort fra statlig driftstilskudd på 3.800 mill. kr i rapporteringsperioden for 2021, økte driftsinntektene med 4.135 mill. kr.

MNOK	2022	2021	ENDRING
Lufthavndrift	6 381,8	2 679,8	138,1 %
Flysikring	1 609,3	1 100,2	46,3 %
Eiendom	110,9	84,6	31,1 %
Felles/ufordelt (eks tilskudd fra staten)	740,6	522,6	41,7 %
Tilskudd fra staten	0,0	3 800,0	-100,0 %
Eliminering	-1 278,9	-958,4	-33,4 %
Avinor konsern	7 563,7	7 228,9	4,6 %

Driftsinntektene for lufthavndriften endte på 6.382 mill. kr, sammenliknet med 2.680 mill. kr i de første ni månedene av 2021, mens driftsinntektene for flysikringstjenesten endte på 1.609 mill. kr sammenliknet med 1.100 mill. kr for tilsvarende periode i 2021.

I perioden januar - september 2021 mottok Avinor 3.800 mill. kr i skattepliktig driftsstøtte fra staten. I 2022 har konsernet ikke mottatt driftsstøtte.

De store økningene i inntekter for lufthavndrift og flysikringstjeneste skyldes hovedsakelig begrensninger i reiseaktiviteten grunnet koronapandemien gjennom 2021.

Driftskostnader, avskrivninger og andre poster

Samlede driftskostnader i de første ni månedene i 2022 utgjorde i 5.135 mill. kr sammenliknet med 4.325 mill. kr i tilsvarende periode i 2021, en økning på 18,7 prosent. Kostnadsutviklingen må ses i sammenheng med et vesentlig større trafikkvolum både innenfor lufthavndriften og flysikringstjenesten.

Samlede av- og nedskrivninger i perioden januar - september 2022 utgjorde 1.647 mill. kr, som er på samme nivå som tilsvarende periode i 2021.

EBITDA og EBIT

EBITDA for årets ni første måneder utgjorde 2.429 mill. kr med en EBITDA-margin på 32,1 prosent. For tilsvarende periode i 2021 var EBITDA på 2.904 mill. kr med en EBITDA-margin på 40,2 prosent.

EBIT for årets ni første måneder utgjorde 782 mill. kr sammenliknet med 1.259 mill. kr for tilsvarende periode i 2021.

På grunn av statlig driftsstøtte i 2021 og stor variasjon i trafikkvolumet er år for år sammenlikning lite relevant.

Investeringer

Balanseført tilgang for varige driftsmidler utgjorde 2.251 mill. kr i løpet av de første ni månedene av 2022, en økning på 356 mill. kr i forhold til tilsvarende periode for 2021. Investeringene i 2022 er primært relatert til prosjekter iverksatt før koronapandemien, samt

nødvendige reinvesteringer.

Investeringene fordelte seg på virksomhetsområder som følger:

BALANSEFØRT TILGANG ANLEGG UNDER UTFØRELSE, 01.01 - 30.09

MNOK	2022	2021	ENDRING
Lufthavndrift	1 806,1	1 307,1	499,0
Flysikring	327,2	291,8	35,4
Eiendom	8,0	158,7	-150,7
Konsernfelles	110,2	95,0	15,2
Konsernposter	-0,7	42,2	-42,9
Avinor konsern	2 250,8	1 894,8	356,0

Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i de første ni månedene av 2022 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 450 mill. kr. Med en netto reduksjon i gjeld på 481 mill. kr endte konsernet opp med en reduksjon i kontantbeholdning på 931 mill. kr.

Rentebærende gjeld var ved utgangen av tredje kvartal 2022 på 22,8 mrd. kr, hvorav 1,0 mrd. kr var kortsiktig gjeld.

Netto finansresultat for de ni første månedene av 2022 endte på 10 mill. kr, som er 438 mill. kr bedre enn finansresultatet for tilsvarende periode i 2021. Netto finansresultat de ni første månedene av 2022 inkluderer 404 mill. kr i urealisert gevinst på inngåtte fastprisavtaler på kraft.

Konsernets total kapital per 30. september 2022 utgjorde 46,5 mrd. kr. Egenkapitalen var på 13,9 mrd. kr, som ga en egenkapitalprosent på 29,8. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 40,4 prosent. I ekstraordinær generalforsamling, avholdt 29. mars 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et vedtektsfestet egenkapitalkrav på minimum 40 ned til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2022.

Konsernets bokførte egenkapital økte i løpet av de første ni månedene i 2022 med 1.404 mill. kr. Resultat etter skatt bidro positivt med 614 mill. kr, endringer i pensjonsforpliktelser økte egenkapitalen med 1.401 mill. kr, mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et negativt bidrag på 611 mill. kr. Det positive bidraget fra nedgang i pensjonsforpliktelser knytter seg til endringer i forutsetninger lagt til grunn ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser. I note 7 er de vesentligste forutsetningene benyttet ved beregning av pensjonsforpliktelsene angitt.

Ved utgangen av tredje kvartal 2022 hadde konsernet en likviditetsreserve på 6,0 mrd. kr, fordelt på 1,7 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

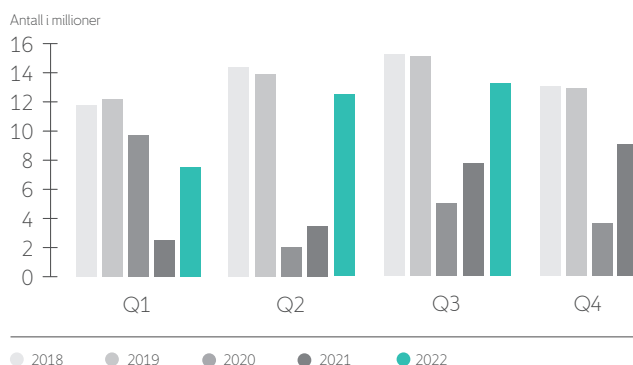
Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 33,2 mill. passasjerer over Avinors lufthavner i løpet av de første ni månedene av 2022. Dette er en økning på 146 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. Økningen knytter seg hovedsakelig til reiserestriksjoner i sammenlikningsperioden

for 2021 som følge av koronapandemien.

Nedenstående figur viser trafikktviklingen per kvartal i perioden 2018 – 2022:

PASSASJERER



Innenrikstrafikken for de første ni månedene av 2022 økte med 83 prosent i forhold til tilsvarende periode i 2021, mens utenrikstrafikken økte med 481 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en økning på 3 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 30.09

PASSASJERER (1000)	2022	2021	ENDRING
Gardermoen	16 683	5 226	219,2 %
Flesland	4 416	1 987	122,2 %
Sola	2 633	1 103	138,7 %
Værnes	2 765	1 193	131,7 %
Øvrige	6 681	3 983	67,7 %
Avinor konsern	33 178	13 492	145,9 %

Antallet kommersielle flybevegelser i løpet av de første ni månedene av 2022 økte med 47 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. For innenriks flybevegelser har det vært en økning på 27 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 221 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 80 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 99 prosent. De interne målene for punktlighet og regularitet er henholdsvis 88 og 98 prosent.

FLYSIKKERHET OG HMS

Med forbehold om undersøkelser som ikke er avsluttet ennå har det ikke vært luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser i 2022 hvor Avinor har vært medvirkende part.

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader)

2,4 i Avinor AS og 0,6 i Avinor Flysikring AS, mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 5,5 og 1,2 i henholdsvis Avinor AS og Avinor Flysikring AS.

Sykefraværet på konsernbasis siste 12 måneder lå på 5,5 prosent.

RISIKOFORHOLD

Risikoen relatert til flytrafikkvolum

Avinors trafikkinntekter påvirkes av endringer i geopolitiske forhold, flyselskapenes ruteoppsett, etterspørselen etter flyreiser og andre faktorer utenfor konsernets kontroll. Det er ikke etablert særskilte kontrakter 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. Vesentlige forretningsmessige beslutninger eller finansielle vanskeligheter relatert til disse flyselskapene vil kunne ha en vesentlig 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 derfor 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.

Usikkerheten knyttet til langsiktige og varige endringer i reisevaner, påvirker konsernets inntekter og verdien av konsernets eiendeler. Krigen i Ukraina øker usikkerheten rundt disse anslagene ytterligere.

Risikoen 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.

Kraftprisrisiko

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. Dette innebærer at deler av konsernets forventede fremtidige kraftforbruk er sikret til fastpris.

Kreditrisiko

Konsernet har kreditrisiko mot flyselskapene og virksomhet relatert til disse. Det er en risiko for at flyselskapene ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Mislighold blant flyselskapene vil kunne ha effekt på konsernets virksomhet, finansielle stilling og driftsresultat.

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

Finansiell risiko

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for risiko knyttet til verdien av norske

kroner mot andre valutaer gjennom inntekter, utgifter og finansiering i utenlandsk valuta. Eksponering mot euro er av størst betydning.

Underveisinntektene er i euro, mens enkelte av konsernets innkjøpskontrakter inngås i ulike valutaer. I tillegg er konsernets finansiering utsatt for valutarisiko ettersom en betydelig andel av konsernets langsiktige finansiering er i euro. Valutarisikoen knyttet til låneopptak i euro er 100 prosent sikret tilbake til norske kroner.

Konsernet søker å redusere valutarisikoen ved å inngå sikringsinstrumenter gjennom konsernets bankgruppe i henhold til konsernets finanspolicy.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansielle aktiviteter.

Likviditets- og finansieringsrisiko

For å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av eksternt 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.

Sikring

Avinor inngår fastprisavtaler med Statkraft for å begrense risiko knyttet til endringer kraftpriser. For risiko knyttet til renter og valutakurser benytter Avinor konsernet finansielle instrumenter. Verdien av sikringsinstrumentene endrer seg i samsvar med priser i markedet og vil i den grad det ikke benyttes sikringsbokføring kunne ha resultat effekt. Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet. Konsernets likviditetsbeholdning er plassert i bank på forhandlede vilkår.

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.

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

Ny lufthavn i Bodø

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2022 ble det vedtatt styringsmål og kostnadsramme for en ny lufthavn i Bodø for å gi mer plass til byutvikling. Den nye lufthavnen vil isolert sett ikke være bedriftsøkonomisk lønnsom for Avinor. Flyplassen skal finansieres av Avinor, staten og lokalt bidrag. Ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2022 ble det vedtatt at Avinor og staten deler risikoen for kostnader som overskrider styringsmålet begrenset oppad til kostnadsrammen.

I forslag til statsbudsjett for 2023 er det medtatt bevilgning til Avinor for videre planlegging av ny lufthavn i Bodø og kjøp dagens flyplass tomt fra Forsvarsbygg.

Det gjenstår å avklare ansvar for miljøopprydding, tilpasninger

for Forsvaret samt inngå kontrakter mellom Bodø kommune og Avinor knyttet til finansieringen og Forsvarsbygg og Avinor om kjøp av eiendom. Både utbyggingen av lufthavn og utbetaling av statsstøtte er avhengig av godkjenning av EFTA sitt overvåkningsorgan ESA. Det er forventet en endelig godkjenning fra ESA i løpet av 2023.

Pensjon

Fra 1. januar 2019 ble konsernets ytelsesbaserte offentlige pensjonsordning lukket, og ansatte etter denne tid 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 for alle født etter 1962, til en ordning mer lik en privat innskuddsordning. 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.

Endret pensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, inneholder ikke fullstendige bestemmelser om ny AFP-ordning eller nye regler for særalderspensjon.

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 egenkapital.

Miljøforhold

Luftfart påvirker både det lokale og globale miljøet. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til flystøy, luftkvalitet og 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, blant annet med henblikk på EUs taksonomi og nye europeiske standarder for bærekraftsrapportering.

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 og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til opprydding på de resterende lufthavnene. Det henvises til note 11 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EUs mattryggings organ) 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

Hovedfokuset i Avinor gjennom koronapandemien var å sikre kontinuitet og løpende drift. I ettertid har driften vært tilpasset forventninger om fremtidig trafikkvolum. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til fremtidige nivåer på flytrafikken, særlig med tanke på hvordan fokus på klima, miljø og bærekraft samt endringer i særlig forretningsreiser kan påvirke fremtidige reisevaner. Krigen i Ukraina øker usikkerhetene i prognosene for reiseaktivitet og overflygingsinntekter over norsk luftrom.

Konsernets strategiske prioriteringer, herunder nivået på driftskostnader og investeringer, vil bli tilpasset et langsiktig situasjonsbilde for luftfarten. Gjennom ajourført konsernstrategi arbeides det med å tydeliggjøre hvilke mål og ambisjoner Avinor skal jobbe mot i perioden 2022 - 2025. Et av flere sentrale mål er å sikre konsernets finansielle soliditet på kortere og lengre sikt. Tett oppfølging av egenkapital og likviditet er fortsatt sentralt i Avinors tiltaksplaner. Forslagene i statsbudsjettet for 2023 om reduserte taxfree-kvoter for tobakk legger ytterligere press på konsernets

egenkapitalsituasjon og evne til egenfinansiering. 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.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klimagassutslipp skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Luftfarten skal bidra til utvikling og omstilling innen norsk samfunns- og næringsliv som helhet. Samtidig er næringen avhengig av innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst.

Krigen i Ukraina har så langt hatt begrensede operasjonelle konsekvenser for Avinor. En kombinasjon av utrygghet, redusert kjøpekraft, energikrise og økonomisk nedgangstid kan medføre både lavere trafikk og mindre inntekter.

Oslo, 28. november 2022

Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		3. KVARTAL		PER 3. KVARTAL		AR
	NOTE	2022	2021	2022	2021	2021
Driftsinntekter:						
Trafikkinntekter		1 410,3	916,7	3 676,6	1 863,5	2 922,9
Tilskudd fra staten		0,0	1 300,0	0,0	3 800,0	3 800,0
Andre driftsinntekter		1 556,6	730,8	3 887,1	1 565,4	2 591,3
Sum driftsinntekter	4	2 966,9	2 947,5	7 563,7	7 228,9	9 314,1
Driftskostnader:						
Varekostnader		66,3	64,7	144,4	125,5	204,8
Lønn og andre personalkostnader	7	604,0	709,8	2 723,0	2 517,7	3 562,7
Andre kostnader	11	902,9	579,9	2 267,3	1 681,9	2 521,3
Sum driftskostnader		1 573,2	1 354,4	5 134,7	4 325,1	6 288,8
EBITDA		1 393,7	1 593,1	2 429,0	2 903,8	3 025,3
Av- og nedskrivninger	5	550,1	545,7	1 647,2	1 645,1	2 196,6
Driftsresultat		843,6	1 047,4	781,8	1 258,7	828,7
Finansinntekter		419,6	9,7	460,9	22,2	29,7
Finanskostnader		162,7	136,2	451,1	450,6	590,3
Netto finansinntekt/-kostnad		256,9	-126,5	9,8	-428,3	-560,6
Resultat før skattekostnad		1 100,5	920,9	791,6	830,4	268,2
Skattekostnad	2	241,9	188,2	177,2	182,8	60,1
Resultat etter skatt		858,6	732,8	614,4	647,6	208,1

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	3. KVARTAL		PER 3. KVARTAL		AR
	2022	2021	2022	2021	2021
Resultat etter skatt	858,6	732,8	614,4	647,6	208,1
Utvidet resultat:					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	-288,8	-2 033,2	1 796,8	-1 852,8	-1 245,1
Skatteeffekt	63,5	446,7	-395,5	407,2	274,0
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
Kontantstrømsikring	-395,4	66,8	-783,7	110,6	60,6
Skatteeffekt	87,0	-14,7	172,4	-24,3	-13,3
Sum utvidet resultat etter skatt	-533,6	-1 534,4	790,0	-1 359,4	-923,9
Årets totalresultat	325,0	-801,6	1 404,4	-711,7	-715,8
Tilordnet:					
Aksjonær	325,0	-801,6	1 404,4	-711,7	-715,8

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		30. SEPTEMBER		AR
	NOTE	2022	2021	2021
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
Utsatt skattefordel		1 796,9	2 196,6	2 197,0
Andre immaterielle eiendeler	5	529,0	459,5	453,9
Anlegg under utførelse, immaterielle	5	735,6	694,7	724,0
Sum immaterielle eiendeler		3 061,6	3 350,8	3 374,9
Varige driftsmidler:				
Varige driftsmidler	5	33 888,4	32 407,3	32 414,6
Anlegg under utførelse	5	3 568,5	4 620,0	4 662,7
Bruksretteiendeler	5	519,1	398,2	568,4
Sum varige driftsmidler		37 976,0	37 425,5	37 645,7
Finansielle anleggsmidler:				
Derivater	9	1 629,8	1 509,5	1 381,3
Andre finansielle anleggsmidler		159,9	179,0	184,7
Sum finansielle anleggsmidler		1 789,8	1 688,6	1 566,1
Sum anleggsmidler		42 827,3	42 464,9	42 586,6
Omløpsmidler				
Varer		40,6	30,6	32,9
Fordringer	10	1 446,3	966,0	1 043,9
Derivater	9	459,5	33,2	56,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 726,0	3 525,2	2 657,4
Sum omløpsmidler		3 672,3	4 555,0	3 790,1
SUM EIENDELER		46 499,6	47 019,8	46 376,7

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		30. SEPTEMBER		AR
	NOTE	2022	2021	2021
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Selskapskapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		8 475,5	7 075,2	7 071,1
Sum egenkapital		13 875,6	12 475,3	12 471,2
Gjeld				
Avsetning for forpliktelser:				
Pensjonsforpliktelser	7,11	5 074,7	7 496,3	6 895,1
Annen forpliktelse	11	1 027,9	935,5	945,8
Sum avsetning for forpliktelser		6 102,5	8 431,7	7 840,9
Langsiktig gjeld:				
Lån fra Staten	8,9	527,7	972,0	749,8
Annen langsiktig gjeld	8,9	20 855,6	21 146,4	20 747,3
Derivater	9	1 542,3	747,1	851,1
Leieforpliktelser	8,9	486,9	366,4	525,3
Sum langsiktig gjeld		23 412,5	23 231,9	22 873,6
Kortsiktig gjeld:				
Leverandørgjeld		357,6	386,0	500,4
Skyldige offentlige avgifter		315,8	197,5	296,9
Derivater	9	8,5	9,6	12,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	931,5	891,5	891,5
Leieforpliktelser	8,9	60,2	54,7	63,4
Annen kortsiktig gjeld	10	1 435,5	1 341,6	1 426,3
Sum kortsiktig gjeld		3 109,0	2 880,9	3 191,0
Sum gjeld		32 624,0	34 544,5	33 905,4
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		46 499,6	47 019,8	46 376,7

SAMMENDRATT EGENKAPITALOPPSTILLING

Beløp i MNOK

	SELSKAPS- KAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 01.01.2021	5 400,1	-2 254,9	10 041,9	13 187,1
Totalresultat		-1 359,4	647,6	-711,7
Egenkapital 30.09.2021	5 400,1	-3 614,3	10 689,5	12 475,3
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

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 3. KVARTAL		AR
	NOTE	2022	2021	2021
Kontantstrøm fra driften				
Resultat før skatt		791,6	830,4	268,2
Ordinære av- og nedskrivninger		1 647,2	1 645,1	2 196,6
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		-0,6	4,1	6,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		-12,4	-53,6	-88,7
Netto finansposter		-9,8	428,3	560,5
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-490,2	-155,9	-111,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	-23,0	22,4	27,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		110,9	15,3	356,6
Mottatte renter		24,2	12,7	26,1
Betalte skatter		0,0	0,0	14,7
Netto kontantstrøm fra driften		2 037,9	2 748,8	3 255,9
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
Investering i varige driftsmidler		-2 067,9	-1 788,1	-2 543,1
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		5,1	19,6	21,8
Endring i andre investeringer		24,8	25,8	21,3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 038,0	-1 742,7	-2 500,0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Nedbetaling av gjeld	8	-481,3	-2 970,0	-3 427,8
Betalte renter		-450,0	-528,8	-688,6
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-931,3	-3 498,8	-4 116,4
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden				
		-931,4	-2 492,7	-3 360,5
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodestart		2 657,4	6 017,9	6 017,9
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodeslutt	8	1 726,0	3 525,2	2 657,4

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 tredje kvartal 2022 ble vedtatt av styret den 28. november 2022. Delårsregnskapet er ikke revidert.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per tredje kvartal 2022, avsluttet 30. september 2022, er utarbeidet etter regnskapsprinsippene i International Financial Reporting Standards (IFRS) 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 2021. 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 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 328,7	395,6	278,8	229,7	561,6	2 794,3
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	2 197,8	368,4	304,7	212,1	436,4	3 519,4
Konserninterne inntekter	3,6	0,4	6,2	2,6	55,4	68,1
Sum driftsinntekter	3 530,0	764,4	589,6	444,4	1 053,4	6 381,8
Lønn og andre personalkostnader	343,1	81,5	70,3	69,1	530,3	1 094,2
Andre driftskostnader	841,6	168,9	87,8	87,0	717,4	1 902,8
Konserninterne kostnader	276,8	101,8	86,2	67,3	561,1	1 093,2
Sum driftskostnader	1 461,4	352,1	244,4	223,3	1 808,8	4 090,1
EBITDA	2 068,6	412,3	345,3	221,0	-755,4	2 291,8
Av- og nedskrivninger	682,7	218,5	101,6	87,4	336,5	1 426,7
Driftsresultat	1 385,9	193,8	243,7	133,7	-1 092,0	865,1
Varige driftsmidler *	17 440,8	5 033,0	1 655,8	1 597,9	6 288,9	32 016,4

PER 3. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 794,3	882,3	0,0	0,0		3 676,6
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre driftsinntekter	3 519,4	138,0	94,8	134,9		3 887,1
Konserninterne inntekter	68,1	589,1	16,1	605,6	-1 278,9	0,0
Sum driftsinntekter	6 381,8	1 609,3	110,9	740,6	-1 278,9	7 563,7
Lønn og andre personalkostnader	1 094,2	1 132,8	0,0	496,1		2 723,0
Andre driftskostnader	1 902,8	235,1	4,8	269,0		2 411,7
Konserninterne kostnader	1 093,2	98,9	0,4	86,5	-1 278,9	0,0
Sum driftskostnader	4 090,1	1 466,8	5,2	851,5	-1 278,9	5 134,7
EBITDA	2 291,8	142,5	105,7	-110,9		2 429,0
Av- og nedskrivninger	1 426,7	114,2	30,4	76,0		1 647,2
Driftsresultat	865,1	28,3	75,3	-186,9		781,8
Varige driftsmidler *	32 016,4	1 114,5	968,9	317,6		34 417,4

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

PER 3. KVARTAL 2021

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	490,9	205,1	148,8	108,8	366,9	1 320,4
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	747,1	123,2	96,8	81,3	245,0	1 293,4
Konserninterne inntekter	2,9	0,4	6,3	2,6	53,9	66,0
Sum driftsinntekter	1 240,8	328,6	251,8	192,7	665,9	2 679,8
Lønn og andre personalkostnader	316,2	78,1	69,4	63,5	549,7	1 076,7
Andre driftskostnader	528,6	114,7	86,3	65,5	598,0	1 393,0
Konserninterne kostnader	258,7	85,9	71,0	55,5	426,6	897,6
Sum driftskostnader	1 103,5	278,6	226,6	184,5	1 574,2	3 367,3
EBITDA	137,4	50,0	25,2	8,2	-908,3	-687,5
Av- og nedskrivninger	715,0	226,4	90,9	82,1	325,5	1 440,0
Driftsresultat	-577,6	-176,4	-65,7	-73,9	-1 233,8	-2 127,5
Varige driftsmidler *	16 401,0	5 228,1	1 679,0	1 637,1	6 044,6	30 989,8

PER 3. KVARTAL 2021 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 320,4	543,1	0,0	0,0		1 863,5
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 800,0		3 800,0
Andre driftsinntekter	1 293,4	127,8	68,9	75,3		1 565,4
Konserninterne inntekter	66,0	429,3	15,7	447,3	-958,4	0,0
Sum driftsinntekter	2 679,8	1 100,2	84,6	4 322,6	-958,4	7 228,9
Lønn og andre personalkostnader	1 076,7	984,5	0,0	456,5		2 517,7
Andre driftskostnader	1 393,0	244,2	5,3	165,0		1 807,4
Konserninterne kostnader	897,6	78,6	0,8	-18,7	-958,4	0,0
Sum driftskostnader	3 367,3	1 307,3	6,1	602,8	-958,4	4 325,1
EBITDA	-687,5	-207,1	78,6	3 719,9		2 903,8
Av- og nedskrivninger	1 440,0	101,0	25,0	79,1		1 645,1
Driftsresultat	-2 127,5	-308,1	53,6	3 640,7		1 258,7
Varige driftsmidler *	30 989,8	803,7	700,3	373,0		32 866,8

* 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.

Tilskudd fra staten

Tilskudd fra staten inntektsføres i samsvar med IAS 20, regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte. Tilskudd fra staten inntektsføres når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Tilskuddene er ansett å være mottakbare og gitt i den hensikt å yte umiddelbar finansiell støtte uten fremtidige tilknyttede utgifter og betingelser.

Tilskudd fra staten er presentert på egen linje i resultatregnskapet.

FORDELING INNTEKTER	3. KVARTAL		PER 3. KVARTAL		AR
	2022	2021	2022	2021	2021
Trafikkinntekter					
Startavgift	280,0	201,8	761,4	459,7	692,8
Passasjeravgift	313,0	178,0	792,0	314,3	525,1
Underveisavgift	329,5	247,0	882,3	543,1	813,6
Sikkerhetsavgift	348,5	192,8	868,4	335,7	565,1
Terminalavgift	139,3	97,1	372,6	210,8	326,4
Sum trafikkinntekter	1 410,3	916,7	3 676,6	1 863,5	2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	1 300,0	0,0	3 800,0	3 800,0
Andre driftsinntekter					
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:					
Duty free	22,5	3,2	46,3	4,4	12,1
Parkering	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2
Annet	154,9	151,6	611,3	477,1	709,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	177,4	154,8	657,8	481,7	721,9
Leieinntekter:					
Duty free	675,4	176,9	1 517,7	269,5	594,4
Parkering	247,0	135,5	628,8	257,4	436,2
Annet	456,7	263,5	1 082,9	556,8	838,8
Sum leieinntekter	1 379,2	575,9	3 229,4	1 083,7	1 869,3
Sum andre driftsinntekter	1 556,6	730,8	3 887,1	1 565,4	2 591,3
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 587,8	1 071,6	4 334,4	2 345,2	3 644,8
Sum leieinntekter	1 379,2	575,9	3 229,4	1 083,7	1 869,3
Tilskudd fra staten	0,0	1 300,0	0,0	3 800,0	3 800,0
Sum driftsinntekter	2 966,9	2 947,5	7 563,7	7 228,9	9 314,1

NOTE 5 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Per 30. september 2021					
Balanseført verdi 01.01.	407,5	33 320,8	4 171,7	431,5	38 331,5
Tilgang	91,1	660,7	1 894,8	6,9	2 653,5
Reklassifisering*	0,0	0,0	-751,8	0,0	-751,8
Avgang	0,0	-8,4	0,0	0,0	-8,4
Periodens av- og nedskrivninger	-39,1	-1 565,8	0,0	-40,2	-1 645,1
Balanseført verdi 30.09.2021	459,5	32 407,3	5 314,7	398,2	38 579,7
Per 30. september 2022					
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

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

Av anlegg under utførelse er 735,6 mill. kr klassifisert som immaterielt per 30. september 2022 (694,7 mill. kr per 30. september 2021).

Nedskrivningstester

Koronapandemien har hatt store negative effekter for Avinor og påvirket antall flypassasjerer og konsernets inntekter betydelig i 2020 og 2021. Krigen i Ukraina og følgene den har for verdensmarkedene bidrar til økt usikkerhet rundt forventning om fremtidige inntekter.

De negative effektene er tidligere vurdert som en nedskrivningsindikator for konsernets kontantgenererende enheter (lufthavnvirksomhet og flysikringstjeneste). Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av tredje kvartal 2022 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser.

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

Konsernets kontantgenererende enheter (lufthavnvirksomhet og flysikringstjeneste) er regulerte infrastrukturvirksomheter, hvor en nedgang i trafikken på kort/mellomlang sikt normalt ikke vil medføre nedskrivningsbehov. Usikkerheten knyttet til varige endringer i reisevaner, vil likevel kunne medføre nedskrivningsbehov.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge. Nåverdien av kontantstrømmer estimeres i norske kroner og neddiskonteres basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet.

Det er høy usikkerhet knyttet til trafikprognoser. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarioer ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 30. juni 2022 er angitt nedenfor og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET	FLYSIKRING
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2023	6,2 %	0,9 %
Driftsmargin 2027	21,5 %	8,3 %
Inntekter i 2023 i % av 2019 *	85,9 %	112,7 %
Inntekter i 2027 i % av 2019 *	104,7 %	134,5 %
Driftskostnader 2023 i % av 2019 *	89,3 %	108,0 %
Driftskostnader i 2027 i % av 2019 *	92,8 %	117,0 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,5 %	5,1 %

* 2019 siste normalår før pandemien. Endringer inkluderer forventet prisvekst.

Kontantstrømmer i første år i måleperioden er basert på administrasjonens beste estimat. Kontantstrømmer i år 2 – 6 er beregnet på grunnlag av ledelsesgodkjent prognose som er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum, relaterte kommersielle inntekter og kostnadsnivå. Effekter av foreslåtte endringer i taxfree-kvoter for tobakksvarer er innarbeidet i fremtidige kontantstrømmer. Det er i estimerte avgiftsinntekter lagt til grunn en forventning om at avgiftsnivået vil øke årlig med konsumprisindeksen i hele prognoseperioden. For lufthavnavgiftene er det videre i år 6 lagt til grunn en kontantstrøm som gir avkastning på investert kapital lik avkastningskravet. Lufthavnavgifter er regulert etter «single till» (samfinansiering av lufthavnavgifter og kommersielle inntekter for alle lufthavnene under ett), som tilsier en regulering slik at Avinor over tid oppnår en resultatmargin som samsvarer med avkastningskravet. For flysikringsavgifter forutsettes det at fremtidige ytelsesplaner gir en avkastning tilsvarende avkastningskravet. Kontantstrømmen etter år 6 er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Forventningene er basert på Avinors egne vurderinger samt analyser fra anerkjente bransje- og analyseorganisasjoner. I Norge er luftfarten i en sterk posisjon, med lange avstander, befolkningsstruktur og topografi som tilsier vekst på sikt.

Avkastningskravene som benyttes for de kontantgenererende enhetene er vurdert ved utgangen av tredje kvartal 2022 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med 2.000 mill. kr for lufthavnvirksomheten og med 750 mill. kr for flysikringstjenesten. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen av tredje kvartal 2022.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse av regnskapet for tredje kvartal 2022 er det usikkerhet knyttet hvordan fokus på klima og bærekraft, krigen i Ukraina samt økt usikkerhet i verdensmarkedene vil kunne påvirke reiseaktiviteten og virksomheten fremover. Skulle administrasjonens nåværende forventninger ikke bli oppfylt, kan det føre til betydelig tap ved verdifall.

Det er derfor foretatt sensitivitetsanalyser som representerer ulike scenarioer basert på endringer i forutsetningene som nedskrivningsvurderingene er mest sensitiv for. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i administrasjonens vurderinger.

Nedenstående tabell viser sensitiviteten for endringer i utfallsrom basert på endringer i driftsmargin, inntekter, vekst i terminalleddet og avkastningskrav:

RESULTAT AV NEDSKRIVNINGSTESTER	LUFTHAVNVIRKSOMHET		FLYSIKRING	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	35 300	800	2 100	0
Driftsmargin: -2,0 %	33 200	2 900	1 500	400
Driftsinntekter: -1,0 %	36 050	50	2 000	0
Driftsinntekter: -2,0 %	33 950	2 150	1 350	550
Vekst i terminalledd: -0,5 %	33 200	2 900	2 100	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	29 350	6 750	1 650	250
Avkastningskrav: +0,5 %	32 850	3 250	2 050	0
Avkastningskrav: +1,0 %	28 800	7 300	1 550	350

NOTE 6 Kapitalstruktur og egenkapital

Beløp i MNOK

	30. SEPTEMBER		AR
	2022	2021	2021
Rentebærende gjeld (se note 8)	22 861,8	23 431,0	22 977,3
Rentederivater gjeld (se note 9)	1 542,3	747,1	851,1
Rentederivater eiendel (se note 9)	-1 628,9	-1 509,5	-1 381,3
Leieforpliktelser	-547,0	-421,1	-588,7
Kontantbeholdning	-1 726,0	-3 525,2	-2 657,4
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	20 502,2	18 722,3	19 201,0
Egenkapital	13 875,6	12 475,3	12 471,2
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	34 377,8	31 197,7	31 672,2
Egenkapitalandel i henhold til vedtektsdefinisjon*	40,4 %	40,0 %	39,4 %

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

Vedtektenes paragraf 5 stiller følgende begrensning i 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, avholdt 29. mars 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5. For perioden til og med 31. desember 2022 er vedtektsfestet krav til egenkapital justert ned fra 40 til 35 prosent. Se note 11 for ytterligere informasjon.

Det er i tillegg krav om minimum egenkapitalandel for enkelte av Avinors lån. Kravet er en egenkapitalandel som er minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår her i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Avinor overholder ved avleggelse av delårsregnskapet alle satte krav til egenkapitalandel.

NOTE 7 Pensjoner

Beløp i MNOK

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering var fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 30. september 2022.

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

	30. SEPTEMBER		AR
	2022	2021	2021
Diskonteringsrente	3,40 %	1,50 %	1,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,75 %	2,50 %	2,75 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,75 %	1,50 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering	3,50 %	2,25 %	2,50 %

PENSJONSFORPLIKTELSE

	30. SEPTEMBER		AR
	2022	2021	2021
Netto pensjonsforpliktelse 01.01.	6 895,1	5 621,0	5 621,0
Resultatført pensjonskostnad	276,5	226,8	393,5
Premiebetalinger	-299,5	-204,4	-364,6
Estimatavvik mot totalresultat	-1 797,4	1 852,8	1 245,1
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	5 074,7	7 496,3	6 895,1

Estimatavviket mot totalresultatet skyldes endring i forutsetninger for beregning av konsernets pensjonsforpliktelse. For tredje kvartal isolert sett er det bokført et negativt estimatavvik på 288,8 mill. kr. Det er særlig endring i parameterne diskonteringsrente og forventning om pensjonsregulering som bidrar til estimatavviket som er bokført i konsernet i løpet av 2022.

Deler av konsernets pensjonsmidler er gjennom Statens pensjonskasse investert slik at de følger avkastningen til Statens pensjonsfond utland. Avvik mellom estimert og faktisk avkastning i norske kroner vil påvirke konsernets pensjonsmidler. Regnskapsmessige konsekvenser av dette er ikke løpende bokført i kvartalsregnskapene da verdi kun beregnes årlig.

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 112,7 mill. kr per 30. september 2022 (89,2 mill. kr per 30. september 2021), samt kostnader til privat AFP på 27,3 mill. kr (19,2 mill. kr per 30. september 2021).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	30. SEPTEMBER		AR
	2022	2021	2021
Langsiktige lån og leieforpliktelser	21 870,2	22 484,8	22 022,5
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	991,6	946,2	954,8
Sum	22 861,8	23 431,0	22 977,3
Lånebevegelser			
Balanseført verdi 01.01	22 977,3	27 598,9	27 598,9
Nedbetaling av langsiktig lån	-445,7	-2 935,7	-3 381,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-35,6	-34,3	-46,2
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	-481,3	-2 970,0	-3 427,7
Andre endringer leieforpliktelser	-6,7	0,0	186,3
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	372,5	-1 197,9	-1 380,1
Balanseført verdi perodeslutt	22 861,8	23 431,0	22 977,3

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
	2022	2021	2021
Konter og bankinnskudd	1 726,0	3 525,2	2 657,4
Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt)	300,0	300,0	300,0
Trekkfasilitet	4 000,0	4 000,0	4 000,0
Sum likviditetsreserve	6 026,0	7 825,2	6 957,4

Konsernet har internt mål om å ha en likviditetsreserve inklusive trekkfasiliteter tilsvarende minst 12 måneders prognostisert likviditetsbehov inklusive avdrag lån. Interne mål er oppfylt ved utgangen av tredje kvartal 2022.

NOTE 9 Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av valuta-, rente- og kraft terminkontrakter 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 2022		30. SEPTEMBER 2021	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	972,0	942,4	1 416,4	1 439,5
Obligasjonslån	17 240,1	15 473,3	17 043,9	18 163,2
Banklån	4 102,6	4 085,2	4 549,7	4 805,7
Leieforpliktelser	547,0	547,0	421,1	421,1
Sum	22 861,8	21 048,0	23 431,0	24 829,6

DERIVATER

	30. SEPTEMBER		AR
	2022	2021	2021
Eiendeler			
Renteswapper	1 628,9	1 509,5	1 381,3
Valutaterminkontrakter	2,7	3,3	2,8
Energikontrakter	457,7	29,9	53,2
Sum	2 089,3	1 542,7	1 437,4
Gjeld			
Renteswapper	1 542,3	747,1	851,1
Valutaterminkontrakter	8,5	9,6	12,5
Sum	1 550,8	756,6	863,5

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 2022:

PER 30.09.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat	457,7	2,7		460,4
Derivater benyttet til sikring		1 628,9		1 628,9
Sum eiendeler	457,7	1 631,6	0,0	2 089,3
Forpliktelser				
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 30. september 2021:

PER 30.09.2021	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat	29,9	3,3		33,2
Derivater benyttet til sikring		1 509,5		1 509,5
Sum eiendeler	29,9	1 512,8	0,0	1 542,7
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		4 722,3		4 722,3
Derivater benyttet til sikring		747,1		747,1
Sum forpliktelser	0,0	5 469,3	0,0	5 469,3

NOTE 10 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

	30. SEPTEMBER		ÅR
	2022	2021	2021
Fordringer			
Kundefordringer	1 185,5	775,4	845,9
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	61,6	35,0	36,1
Forskuddsbetalte driftskostnader	123,4	120,0	121,8
Andre kortsiktige fordringer	75,7	35,7	40,0
Sum	1 446,2	966,0	1 043,9
Annen kortsiktig gjeld			
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepengar)	354,5	302,6	377,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	525,7	585,7	492,3
Påløpte rentekostnader	293,6	269,9	262,8
Forskudd fra kunder	137,6	145,6	207,6
Øvrig kortsiktig gjeld	124,2	37,8	86,3
Sum	1 435,5	1 341,6	1 426,3

NOTE 11 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimater

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, avholdt 29. mars 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et vedtektsfestet egenkapitalkrav på minimum 40 prosent ned til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2022.

Administrasjonen har igangsatt tiltak, og vurderer løpende hvilke ytterligere tiltak som må iverksettes for å sikre at konsernet overholder vedtektsfestede krav til egenkapitalen. Aktuelle tiltak som vurderes er ytterligere reduksjon i investeringer og kostnader, salg av eiendeler og økning i luftfartsavgiftene.

Ytre miljø

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

Erfaring med opprydding på Harstad/Narvik lufthavn og utarbeidelse av tiltaksplaner for opprydding på Bergen lufthavn og Rørvik lufthavn, viser at oppryddingen på Avinors lufthavner kan bli mer omfattende enn det som det regnskapsmessig er gjort avsetning for, dersom det velges tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. 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 god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. I tillegg er det fortsatt 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. Det er dialog med Miljødirektoratet om den videre håndteringen.

Per tidspunkt for avleggelse av delårsregnskapet for tredje kvartal 2022 foreligger det ikke et pålitelig nok grunnlag for å kunne kvantifisere usikkerheten beløpsmessig for alle lufthavner. Estimatet for avsatt oppryddingsansvar oppdateres løpende i takt med ny informasjon om miljøforpliktelsene.

Avsetningen er gjennom 2022 økt med 101,3 mill. kr som følge av oppdaterte vurderinger for enkeltlufthavner, mens det er gjennomført arbeid som har redusert avsetningen med 22 mill. kr. Total regnskapsmessig avsetning for ytre miljø har dermed økt med 79,3 mill. kr gjennom året til 1.024 mill. kr per 30. september 2022.

Ny offentlig tjenestepensjonsordning

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 30. september 2022. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

Forsikringsoppgjør parkeringshus Stavanger Lufthavn

Parkeringshuset på Stavanger lufthavn ble skadet i brann 7. januar 2020. Avinor har i 2020 og 2022 mottatt foreløpige forsikringsoppgjør. Utbetalinger i 2020 på totalt 200 mill. kr ble presentert som reduksjon av nedskrivning og tilhørende rivekostnader for de eiendelene som ble ansett tapt i brannen. Etterfølgende forsikringsutbetalinger inntektsføres som andre driftsinntekter i den grad utbetalingen ikke spesifikt kan henføres til dekning av påløpte driftskostnader. For 2022 har Avinor mottatt 60 mill. kr, hvorav halvparten er inntektsført og resterende er behandlet som dekning av påløpte driftskostnader.

Bygget var fullverdiforsikret og forsikringen skal dekke kostnaden ved å gjenoppføre tilsvarende bygg i forskriftsmessig stand. Oppføring av nytt parkeringshus startet i januar 2022. Forventet ferdigstilling av det nye parkeringshuset er sommeren 2023.

De endelige økonomiske og regnskapsmessige konsekvensene av brannen vil ikke være kjent før forsikringsoppjøret er avsluttet.

Bygget var fullverdiforsikret og forsikringen skal dekke kostnaden ved å gjenoppføre tilsvarende bygg i forskriftsmessig stand. Oppføring av nytt parkeringshus startet i januar 2022. Forventet ferdigstilling av det nye parkeringshuset er sommeren 2023.

De endelige økonomiske og regnskapsmessige konsekvensene av brannen vil ikke være kjent før forsikringsoppjøret er avsluttet.

Krig i Ukraina

Krigen mellom Ukraina og Russland påvirker verdensøkonomien og luftfartsindustrien, og kan følgelig også påvirke Avinor-konsernet 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.



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

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no