

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

4. kvartal 2022



Innhold

Hovedtall Avinor konsern	3
Styrets rapport	4
Sammendratt Resultatregnskap	9
Sammendratt Utvidet resultat	10
Sammendratt Balanse	11
Sammendratt oppstilling over endring i egenkapitalen	13
Sammendratt Kontantstrømpoppstilling	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

	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2022	2021	2022	2021
Trafikkinntekter	667,8	559,5	2 593,8	1 544,2
Inndekning security	300,6	229,4	1 169,0	565,1
Salgs- og leieinntekter - duty fee	573,1	332,5	2 137,1	606,5
Salgs- og leieinntekter - parkering	225,7	178,9	854,6	436,4
Salgs- og leieinntekter - annet	648,5	393,9	1 975,0	1 155,8
Konserninterne tjenester	25,1	21,6	93,2	87,6
Driftsinntekter lufthavndrift	2 440,9	1 715,8	8 822,7	4 395,6
Underveisinntekter	302,7	270,4	1 185,0	813,6
Konsernintern innflygings- og tårntjeneste	166,2	158,9	755,3	588,2
Andre driftsinntekter	43,5	46,0	181,4	173,8
Driftsinntekter flysikring	512,4	475,3	2 121,7	1 575,6
Andre driftsinntekter konsern	350,7	309,7	1 202,2	4 717,0
Eliminering av konserninterne poster	-479,3	-415,6	-1 758,2	-1 374,0
Sum driftsinntekter konsern	2 824,8	2 085,3	10 388,5	9 314,1
Driftskostnader lufthavnvirksomhet	-1 676,1	-1 363,6	-5 766,2	-4 730,9
Driftskostnader flysikringstjeneste	-460,2	-516,3	-1 927,0	-1 823,6
Driftskostnader eiendom og felles	-419,8	-499,4	-1 415,1	-1 108,3
Eliminering av konserninterne poster	479,3	415,6	1 758,2	1 374,0
Sum driftskostnader konsern	-2 076,8	-1 963,7	-7 350,0	-6 288,8
EBITDA lufthavnvirksomhet	764,8	352,2	3 056,6	-335,3
EBITDA flysikringstjeneste	52,2	-41,0	194,7	-248,1
EBITDA eiendom og felles konsernposter	-69,1	-189,7	-212,8	3 608,7
EBITDA konsern	748,0	121,5	3 038,5	3 025,3
Av- og nedskrivninger	-611,5	-551,5	-2 258,7	-2 196,6
Driftsresultat (EBIT)	136,5	-430,0	779,8	828,8
Finansresultat	-406,2	-132,2	-257,9	-560,6
Resultat før skattekostnad	-269,7	-562,2	521,9	268,2
Skattekostnad	-57,4	-122,7	119,8	60,1
Resultat etter skatt	-212,3	-439,5	402,2	208,1
EBITDA-margin lufthavnvirksomhet	31,3 %	20,5 %	34,6 %	-7,6 %
EBITDA-margin flysikringstjeneste	10,2 %	-8,6 %	9,2 %	-15,7 %
EBITDA-margin konsern	26,5 %	5,8 %	29,2 %	32,5 %
Investeringer	705,6	678,7	2 956,4	2 573,5
Utbetalt utbytte	0,0	0,0	0,0	0,0
Kontantstrøm før opptak/nedbetaling gjeld	-79,7	-410,0	-529,7	67,3
Rentebærende gjeld (eksklusive leieforpliktelser)			21 931,9	21 858,4
Totale eiendeler			45 860,9	46 376,7
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon (b)			39,1 %	39,4 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	11 552	8 948	44 729	22 440
Antall flybevegelser (i 1000)	159	149	619	463
Antall service units (i 1000)	528	491	2 071	1 445
Punktlighet (a)			79 %	88 %
Regularitet (a)			99 %	98 %

(a) Siste 12 måneder

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

Styrets rapport

VIKTIGE HENDELSER

Totalt reiste 44,7 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2022. Flytrafikken i 2022 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner økte med 99 prosent sammenliknet med 2021. Antall flybevegelser i 2022 økte med 27 prosent sammenliknet med 2021. Innenlands flybevegelser økte med 18 prosent, mens utenlandske flybevegelser økte med 140 prosent. Oslo Lufthavn var i 2022 den mest punktlige på avganger blant Europas 20 største lufthavner, og har også blitt kåret til den beste lufthavnen i Europa når det kommer til landinger som sparer utslipp og reduserer støy.

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. I 2022 er totalt antall passasjerer ca. 17 prosent lavere enn det var i 2019. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at det er innen ferie- og fritidsreisende innhenting har vært sterkest, mens forretningsreisende fortsatt ligger bak nivåene før 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.

Utrullingen av fjernstyrte tårn har god framdrift. Etter overføringen av driften på Svolvær Lufthavn ved utgangen av januar 2023 fjernstyres totalt 9 flyplasstårn fra tårnsenteret i Bodø.

Konsernstyret i Avinor har vedtatt utbygging av ny lufthavn i Bodø. Et samarbeid mellom Bodø kommune, Forsvaret og Avinor har ledet frem til at Avinor vil bygge en ny lufthavn som etter planen skal stå ferdig i løpet av 2029. Kostnadsrammen for Avinors utbyggingsprosjekt er 7,2 mrd. kr (2022-kr). Avinor skal bidra med 2,6 mrd. kr. Resten skal finansieres av staten og Bodø kommune.

Utbygging av ny lufthavn Mo i Rana ble vedtatt i 2021 med en kostnadsramme på 3,3 mrd. kr (2020-kr), hvorav 2,7 mrd. kr finansieres av staten samt et fast tilskudd på 0,6 mrd. kr fra Rana kommune og lokalt næringsliv. 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. Det pågår en prosess med å få på plass avtale om fullt tiltrede til tomten for videre anleggsarbeid kan påbegynnes.

I statsbudsjett for 2023 er det vedtatt en halvering av tillatt taxfree-kvote for tobakksvarer. Det er estimert at det årlige inntektstapet for Avinor knyttet til bortfall av inntekter fra tobakksvarer vil ligge på om lag 270 mill. kr.

Oppfølging av konsernets finansielle stilling er fortsatt et prioritert område. Egenkapitalandel beregnet etter vedtektenes paragraf 5 er per årsslutt 39,1 prosent og konsernets kontantstrøm før endringer i gjeld var minus 530 mill. kr i 2022. På ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 ble det vedtatt at minste tillatte egenkapital-andel etter vedtektenes paragraf 5 settes til 37 prosent frem til og med 31. desember 2023. Avinor overholder alle krav til egenkapitalandel som foreligger på eksterne lån.

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.

4. KVARTAL 2022

FINANSIELLE HOVEDTALL, 4. KVARTAL

MNOK	2022	2021	ENDRING
Driftsinntekter	2 824,8	2 085,2	35,5 %
EBITDA	748,0	121,5	515,7 %
EBIT	136,5	-430,0	131,7 %
Resultat etter skatt	-212,3	-439,5	51,7 %
Investeringer	705,6	678,7	4,0 %

Konsernets driftsinntekter i fjerde kvartal 2022 utgjorde 2.825 mill. kr, en økning på 35,5 prosent fra tilsvarende rapporteringsperiode i 2021. Trafikkinntektene økte med 212 mill. kr mens andre inntekter økte med 528 mill. kr. Inkludert i andre inntekter er inntektsført tilskudd fra staten på totalt 184 mill. kr. Dette er tilskudd mottatt til dekning av kostnadsførte prosjektutgifter for nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana for 2022 og tidligere år.

Driftskostnader inklusive avskrivninger utgjorde 2.688 mill. kr i fjerde kvartal sammenliknet med 2.515 mill. kr i 2021.

01.01 - 31.12.2022

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 31.12

MNOK	2022	2021	ENDRING
Driftsinntekter	10 388,5	9 314,1	11,5 %
EBITDA	3 038,5	3 025,3	0,4 %
EBIT	779,7	828,7	-5,9 %
Resultat etter skatt	402,1	208,1	93,3 %
Investeringer	2 956,4	2 573,5	14,9 %

Konsernet hadde for i 2022 et resultat etter skatt på 402 mill. kr sammenliknet med 208 mill. kr i 2021. Resultatet for 2021 inkluderte tilskudd fra staten på 3.800 mill. kr før skatt.

Driftsinntekter

Driftsinntekter i 2022 utgjorde 10.389 mill. kr, en økning på 11,5 prosent sammenliknet med 2021. Sett bort fra statlig driftstilskudd på 3.800 mill. kr i rapporteringsperioden for 2021, økte driftsinntektene med 4.874 mill. kr.

DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 31.12.

MNOK	2022	2021	ENDRING
Lufthavndrift	8 822,7	4 395,6	100,7 %
Flysikring	2 121,7	1 575,6	34,7 %
Eiendom	154,1	118,7	29,8 %
Felles/ufordelt (eks tilskudd fra staten)	1 048,1	798,2	31,3 %
Tilskudd fra staten	0,0	3 800,0	-100,0 %
Eliminering	-1 758,2	-1 374,0	-28,0 %
Avinor konsern	10 388,5	9 314,1	11,5 %

Driftsinntektene for lufthavndriften endte på 8.823 mill. kr, sammenliknet med 4.396 mill. kr i 2021, mens driftsinntektene for flysikringstjenesten endte på 2.122 mill. kr sammenliknet med 1.576 mill. kr i 2021.

I 2021 mottok Avinor 3.800 mill. kr i skattepliktig driftsstøtte fra staten. I 2022 har konsernet ikke mottatt driftsstøtte, men konsernet har mottatt 184 mill. kr til dekning av tidligere kostnadsførte prosjektutgifter for bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Dette er klassifisert som inntekter til lufthavndrift.

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 2022 utgjorde 9.609 mill. kr sammenliknet med 8.485 mill. kr i 2021, en økning på 13,2 prosent. Det er særlig økning i volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet samt sterk vekst i kraftkostnader 2022 som bidrar til prosentvis høy økning i driftskostnadene. Kostnadsutviklingen må dermed ses i sammenheng med et vesentlig større trafikkvolum samt generelt høy prisvekst på flere innsatsfaktorer i 2022.

Samlede av- og nedskrivninger i 2022 utgjorde 2.259 mill. kr, som er på samme nivå som i 2021.

EBITDA og EBIT

EBITDA for 2022 utgjorde 3.039 mill. kr med en EBITDA-margin på 29,2 prosent. I 2021 var EBITDA på 3.025 mill. kr med en EBITDA-margin på 32,5 prosent.

EBIT for 2022 utgjorde 780 mill. kr sammenliknet med 829 mill. kr 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 2.956 mill. kr i løpet av 2022, en økning på 383 mill. kr i forhold til 2021. Investeringene i 2022 er primært relatert til prosjekter iverksatt for koronapandemien, samt nødvendige reinvesteringer.

Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i 2022 en kontantstrøm før endring gjeld på minus 530 mill. kr. Med en netto reduksjon i gjeld på 939 mill. kr endte konsernet opp med en reduksjon i kontantbeholdning på 1.569 mill. kr gjennom 2022.

Rentebærende gjeld var ved utgangen av 2022 på 22,2 mrd. kr, hvorav 1,0 mrd. kr var kortsiktig gjeld.

Netto finansresultat i 2022 endte på minus 258 mill. kr, som er 303 mill. kr bedre enn finansresultatet i 2021. Realiserte og urealiserte gevinster på kraftsikringer bidrar positivt til finansresultatet med 288 mill. kr i 2022. Fra og med 2022 er resultateffekter av kraftsikringer klassifisert som finansposter, i 2021 ble dette klassifisert som driftskostnader.

Konsernets balanse er redusert med 516 mill. kr i løpet av 2022 til 45,8 mrd. kr per 31. desember 2022. Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen ved utgangen av 2022 utgjorde 29,1 prosent sammenliknet med 26,9 prosent per årsslutt 2021. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 39,1 prosent. I ekstraordinær generalforsamling, avholdt 12. desember 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et vedtektsfestet egenkapitalkrav på minimum 40 prosent ned til minimum 37 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2023.

Konsernets bokførte egenkapital økte i løpet av 2022 med 862 mill. kr. Resultat etter skatt bidro positivt med 402 mill. kr, endringer i pensjonsforpliktelser økte egenkapitalen med 1.169 mill. kr, mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et negativt bidrag på 709 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 fjerde kvartal 2022 hadde konsernet en likviditetsreserve på 5,5 mrd. kr, fordelt på 1,2 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 44,7 mill. passasjerer over Avinors lufthavner i løpet av 2022. Dette er en dobling i antall passasjerer sammenliknet med 2021. Økningen knytter seg hovedsakelig til reiserestriksjoner i 2021 som følge av koronapandemien.

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

PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken i 2022 økte med 58 prosent i forhold til 2021, mens utenrikstrafikken økte med 264 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en økning på 2 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 31.12

PASSASJERER (1000)	2022	2021	ENDRING
Gardermoen	22 460	9 396	139,0 %
Flesland	5 927	3 216	84,3 %
Sola	3 575	1 814	97,1 %
Værnes	3 780	2 028	86,4 %
Øvrige	8 988	5 987	50,1 %
Avinor konsern	44 729	22 440	99,3 %

Antallet kommersielle flybevegelser økte i løpet 2022 med 34 prosent sammenliknet 2021. For innenriks flybevegelser har det vært en økning på 18 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 140 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 79 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 99 prosent.

FLYSIKKERHET OG HMS

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

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 2,7 (2,2 i 2021) i Avinor AS og 0,6 (0,6 i 2021) i Avinor Flysikring AS, mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 5,4 (6,6 i 2021) og 1,2 (0,6 i 2021) i henholdsvis Avinor AS og Avinor Flysikring AS. N-verdien (frekvensen av innrapporterte nestenulykker) utgjorde 26,6 (ikke rapportert i 2021).

Sykefraværet på konsernbasis siste 12 måneder lå på 5,6 prosent (4,7 prosent i 2021).

Konsernet har mot slutten av 2022 vedtatt ny HMS-strategi for 2023-2025.

RISIKOFORHOLD

Risikoen relatert til flytrafikkvolum

Avinors trafikkinntekter påvirkes av endringer i geopolitiske forhold, flyselskaperes 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.

Kredittrisiko

Konsernet har i det vesentlige 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 driftsresultat.

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

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftprisrisiko og refinansieringsrisiko.

Valutarisiko

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

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko mot euro i forhold til norske kroner gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges på termin i den grad de ikke skal brukes til direkte valutaubetalinger i egen kontantstrøm. 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.

Renterisiko

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

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.

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 luftfartsavgifter 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 trafikkvolum avviker fra forutsetninger.

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.

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 har både lokal miljøpåvirkning og global klimapåvirkning. 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 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 og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til kartlegging av de resterende lufthavnene. Det henvises til note 12 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EUs mattrygghets 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

For Avinor var hovedfokuset gjennom koronapandemien å sikre kontinuitet, beredskap, sikker og stabil drift i samsvar med føringer fra myndighetene. I ettertid har driften vært tilpasset oppskalering og forventninger om fremtidig trafikkvolum. 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. Krigen i Ukraina har hatt begrenset innvirkning på Avinors drift, men øker usikkerhetene i prognosene for reiseaktivitet og overflygingsinntekter over norsk luftrom.

Flyr begjærte oppbud 1. februar 2023. Konkurs i Flyr har begrenset finansiell effekt for Avinor.

Konsernets prioriteringer, herunder nivået på driftskostnader og investeringer, tilpasses et langsiktig situasjonsbilde for luftfarten. Gjennom konsernets strategi, samt føringer gitt i ny eiermelding fra Nærings- og fiskeridepartementet, arbeides det med å tydeliggjøre hvilke mål og ambisjoner Avinor skal jobbe mot i perioden mot 2025. Sentralt i dette er måloppnåelse på definerte sektorpolitiske mål innenfor en finansielt forsvarlig ramme samt innfrielse av definerte bærekraftsmål. Styret legger til grunn at staten som eier av Avinor sikrer konsernets finansielle rammebetingelser, herunder et proveny fra lufthavn- og flysikringsavgifter, som forsvarer investerte verdier og kommende investeringer i lufthavndriften og flysikringstjenesten.

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv. Ny teknologi vil kunne 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 i tillegg 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.

Oslo, 10. februar 2023
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	NOTE	2022	2021	2022	2021
Driftsinntekter:					
Trafikkinntekter		1 271,2	1 059,4	4 947,8	2 922,9
Tilskudd fra staten		0,0	0,0	0,0	3 800,0
Andre driftsinntekter		1 553,6	1 025,9	5 440,7	2 591,3
Sum driftsinntekter	4	2 824,8	2 085,2	10 388,5	9 314,1
Driftskostnader:					
Varekostnader		69,7	79,3	214,1	204,8
Lønn og andre personalkostnader	7	958,0	1 045,0	3 681,1	3 562,7
Andre kostnader	11	1 049,0	839,4	3 454,8	2 521,3
Sum driftskostnader		2 076,8	1 963,7	7 350,0	6 288,8
EBITDA		748,0	121,5	3 038,5	3 025,3
Av- og nedskrivninger	5	611,5	551,5	2 258,7	2 196,6
Driftsresultat		136,5	-430,0	779,7	828,7
Finansinntekter		88,1	7,5	370,6	29,7
Finanskostnader		494,2	139,7	628,4	590,3
Netto finansinntekt/-kostnad		-406,2	-132,2	-257,9	-560,6
Resultat før skattekostnad		-269,7	-562,2	521,9	268,2
Skattekostnad	2	-57,4	-122,7	119,8	60,1
Resultat etter skatt		-212,3	-439,5	402,1	208,1

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2022	2021	2022	2021
Resultat etter skatt	-212,3	-439,5	402,1	208,1
Utvidet resultat:				
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:				
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	-298,2	607,7	1 498,6	-1 245,1
Skatteeffekt	65,4	-133,3	-330,1	274,0
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:				
Kontantstrømsikring	-125,1	-50,0	-908,8	60,6
Skatteeffekt	27,5	11,0	199,9	-13,3
Sum utvidet resultat etter skatt	-330,4	435,4	459,6	-923,9
Årets totalresultat	-542,7	-4,1	861,7	-715,8
Tilordnet:				
Aksjonær	-542,7	-4,1	861,7	-715,8

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. DESEMBER	
	NOTE	2022	2021
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler:			
Utsatt skattefordel		1 947,7	2 197,0
Andre immaterielle eiendeler	5	531,7	453,9
Anlegg under utførelse, immaterielle	5	668,8	724,0
Sum immaterielle eiendeler		3 148,1	3 374,9
Varige driftsmidler:			
Varige driftsmidler	5	34 373,9	32 414,6
Anlegg under utførelse	5	3 428,9	4 662,7
Bruksretteiendeler	5	504,6	568,4
Sum varige driftsmidler		38 307,4	37 645,7
Finansielle anleggsmidler:			
Derivater	9	1 378,9	1 381,3
Andre finansielle anleggsmidler		86,7	184,7
Sum finansielle anleggsmidler		1 465,6	1 566,1
Sum anleggsmidler		42 921,1	42 586,6
Omløpsmidler			
Varer		65,5	32,9
Fordringer	10	1 544,7	1 043,9
Derivater	9	141,0	56,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 188,6	2 657,4
Sum omløpsmidler		2 939,8	3 790,1
SUM EIENDELER		45 860,9	46 376,7

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. DESEMBER	
	NOTE	2022	2021
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Selskapskapital		5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		7 932,8	7 071,1
Sum egenkapital		13 332,9	12 471,2
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser:			
Pensjonsforpliktelser	7,12	5 290,6	6 895,1
Annen forpliktelse	12	1 010,6	945,8
Sum avsetning for forpliktelser		6 301,2	7 840,9
Langsiktig gjeld:			
Lån fra Staten	8,9	305,5	749,8
Annen langsiktig gjeld	8,9	20 447,0	20 747,3
Derivater	9	1 587,3	851,1
Leieforpliktelser	8,9	472,2	525,3
Sum langsiktig gjeld		22 811,9	22 873,6
Kortsiktig gjeld:			
Leverandørgjeld		650,1	500,4
Skyldige offentlige avgifter		236,2	296,9
Derivater	9	2,0	12,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	971,5	891,5
Leieforpliktelser	8,9	62,8	63,4
Annen kortsiktig gjeld	10	1 492,3	1 426,3
Sum kortsiktig gjeld		3 414,8	3 191,0
Sum gjeld		32 527,9	33 905,4
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		45 860,9	46 376,7

SAMMENDRATT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

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		-923,9	208,1	-715,8
Egenkapital 31.12.2021	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2
Egenkapital 01.01.2022	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2
Totalresultat		459,6	402,1	861,7
Egenkapital 31.12.2022	5 400,1	-2 719,2	10 652,0	13 332,9

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 4. KVARTAL	
	NOTE	2022	2021
Kontantstrøm fra driften			
Resultat før skatt		521,9	268,2
Ordinære av- og nedskrivninger		2 258,7	2 196,6
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		0,2	6,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		182,3	-88,7
Netto finansposter		257,9	560,6
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-82,9	-111,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	-106,0	28,9
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		-210,4	355,3
Mottatte renter		42,3	26,1
Betalte skatter		0,0	14,7
Netto kontantstrøm fra driften		2 864,0	3 255,9
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Investering i varige driftsmidler		-2 869,0	-2 543,1
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		7,4	21,8
Endring i andre investeringer		98,1	21,3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 763,5	-2 500,0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Nedbetaling av gjeld	8	-939,0	-3 427,8
Betalte renter		-630,2	-688,6
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-1 569,2	-4 116,4
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden			
		-1 468,7	-3 360,5
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodestart		2 657,4	6 017,9
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodeslutt	8	1 188,6	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 fjerde kvartal 2022 ble vedtatt av styret den 10. februar 2023. Delårsregnskapet er ikke revidert.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per fjerde kvartal 2022, avsluttet 31. desember 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 4. KVARTAL 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 785,8	531,8	378,2	315,2	751,8	3 762,8
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	2 980,8	501,8	408,1	288,9	787,2	4 966,7
Konserninterne inntekter	5,0	0,5	8,2	3,5	76,1	93,2
Sum driftsinntekter	4 771,6	1 034,0	794,5	607,5	1 615,1	8 822,7
Lønn og andre personalkostnader	470,5	109,3	93,5	90,6	701,9	1 465,7
Andre driftskostnader	1 190,3	268,3	139,0	148,8	1 085,8	2 832,1
Konserninterne kostnader	373,5	136,8	115,4	89,7	752,9	1 468,3
Sum driftskostnader	2 034,3	514,3	347,9	329,0	2 540,6	5 766,2
EBITDA	2 737,3	519,7	446,6	278,5	-925,5	3 056,6
Av- og nedskrivninger	961,5	286,0	134,1	116,4	461,0	1 959,0
Driftsresultat	1 775,9	233,7	312,5	162,1	-1 386,5	1 097,6
Varige driftsmidler *	17 487,2	5 036,5	1 638,8	1 601,0	6 790,5	32 554,0

PER 4. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 762,8	1 185,0	0,0	0,0		4 947,8
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre driftsinntekter	4 966,7	181,4	131,5	161,0		5 440,7
Konserninterne inntekter	93,2	755,3	22,6	887,1	-1 758,2	0,0
Sum driftsinntekter	8 822,7	2 121,7	154,1	1 048,1	-1 758,2	10 388,5
Lønn og andre personalkostnader	1 465,7	1 474,9	0,0	740,4		3 681,1
Andre driftskostnader	2 832,1	259,3	8,2	569,4		3 668,9
Konserninterne kostnader	1 468,3	192,8	1,5	95,7	-1 758,2	0,0
Sum driftskostnader	5 766,2	1 927,0	9,7	1 405,4	-1 758,2	7 350,0
EBITDA	3 056,6	194,7	144,4	-357,2		3 038,5
Av- og nedskrivninger	1 959,0	127,7	41,1	130,9		2 258,7
Driftsresultat	1 097,6	67,0	103,3	-488,2		779,7
Varige driftsmidler *	32 554,0	355,7	966,9	1 029,0		34 905,6

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

PER 4. KVARTAL 2021

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	842,5	320,6	228,1	181,3	536,9	2 109,3
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	1 303,6	221,7	162,3	134,8	376,3	2 198,7
Konserninterne inntekter	3,5	0,5	8,6	3,5	71,6	87,6
Sum driftsinntekter	2 149,6	542,8	399,0	319,5	984,7	4 395,6
Lønn og andre personalkostnader	437,1	106,3	92,4	85,6	749,6	1 471,0
Andre driftskostnader	804,6	180,5	128,5	97,7	843,4	2 054,7
Konserninterne kostnader	347,7	115,5	94,7	74,0	573,3	1 205,2
Sum driftskostnader	1 589,4	402,4	315,6	257,3	2 166,3	4 730,9
EBITDA	560,2	140,5	83,4	62,2	-1 181,6	-335,3
Av- og nedskrivninger	948,0	302,5	122,7	109,5	437,3	1 920,0
Driftsresultat	-387,8	-162,0	-39,4	-47,3	-1 618,9	-2 255,3
Varige driftsmidler *	16 283,4	5 171,1	1 669,9	1 626,3	6 201,7	30 952,4

PER 4. KVARTAL 2021 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 109,3	813,6	0,0	0,0		2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 800,0		3 800,0
Andre driftsinntekter	2 198,7	173,8	97,2	121,6		2 591,3
Konserninterne inntekter	87,6	588,2	21,5	676,7	-1 374,0	0,0
Sum driftsinntekter	4 395,6	1 575,6	118,7	4 598,2	-1 374,0	9 314,1
Lønn og andre personalkostnader	1 471,0	1 375,2	0,0	716,6		3 562,7
Andre driftskostnader	2 054,7	343,3	16,2	311,9		2 726,1
Konserninterne kostnader	1 205,2	105,2	0,9	62,7	-1 374,0	0,0
Sum driftskostnader	4 730,9	1 823,6	17,1	1 091,2	-1 374,0	6 288,8
EBITDA	-335,3	-248,1	101,6	3 507,0		3 025,3
Av- og nedskrivninger	1 920,0	138,9	33,2	104,6		2 196,6
Driftsresultat	-2 255,3	-387,0	68,5	3 402,5		828,7
Varige driftsmidler *	30 952,4	848,2	692,1	375,8		32 868,5

* 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.

Tilskudd fra staten

Avinor-konsernet mottok i 2020 og 2021 direkte tilskudd fra staten for å kompensere for inntektsbortfall som følge av koronapandemien. Disse tilskuddene ble ansett å være mottakbare og gitt i den hensikt å yte umiddelbar finansiell støtte uten fremtidige tilknyttede utgifter og betingelser. Tilskuddene ble innregnet i resultatet på de tidspunktene de ble utbetalt, og presentert på egen linje i resultatregnskapet («tilskudd fra staten»).

Andre offentlige tilskudd

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.

Det henvises også til note 11 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

FORDELING INNTEKTER	4. KVARTAL		PER 4. KVARTAL	
	2022	2021	2022	2021
Trafikkinntekter				
Startavgift	261,6	233,1	1 023,0	692,8
Passasjeravgift	275,0	210,8	1 066,9	525,1
Underveisavgift	302,7	270,4	1 185,0	813,6
Sikkerhetsavgift	300,6	229,4	1 169,0	565,1
Terminalavgift	131,3	115,6	503,8	326,4
Sum trafikkinntekter	1 271,2	1 059,4	4 947,8	2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 800,0
Andre driftsinntekter				
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:				
Duty free	22,0	7,7	68,3	12,1
Parkering	0,1	0,1	0,2	0,2
Annet	387,3	232,4	998,6	709,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	409,3	240,3	1 067,1	721,9
Leieinntekter:				
Duty free	551,1	324,8	2 068,8	594,4
Parkering	225,7	178,8	854,4	436,2
Annet	367,5	282,0	1 450,4	838,8
Sum leieinntekter	1 144,2	785,6	4 373,6	1 869,3
Sum andre driftsinntekter	1 553,6	1 025,9	5 440,7	2 591,3
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 680,5	1 299,6	6 014,9	3 644,8
Sum leieinntekter	1 144,2	785,6	4 373,6	1 869,3
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 800,0
Sum driftsinntekter	2 824,8	2 085,2	10 388,5	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 31. desember 2021					
Balanseført verdi 01.01.	407,5	33 320,8	4 171,7	431,5	38 331,5
Tilgang	121,8	1 236,8	2 573,5	191,7	4 123,9
Reklassifisering*	0,0	0,0	-1 358,6	0,0	-1 358,6
Avgang	-22,4	-54,3	0,0	0,0	-76,7
Periodens av- og nedskrivninger	-53,0	-2 088,7	0,0	-54,8	-2 196,6
Balanseført verdi 31.12.2021	453,9	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,5
Per 31. desember 2022					
Balanseført verdi 01.01	453,9	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,5
Tilgang	138,1	4 107,4	2 956,4	0,6	7 202,5
Reklassifisering*	0,0	0,0	-4 245,4	0,0	-4 245,4
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 30.12.2022	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9

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

Av anlegg under utførelse er 668,8 mill. kr klassifisert som immaterielt per 31. desember 2022 (724,0 mill. kr per 31. desember 2021).

Nedskrivningstester

Koronapandemien har hatt store negative effekter for Avinor og påvirket antall flypassasjerer og konsernets inntekter betydelig i 2020 og 2021. Økt fokus på klima, miljø og bærekraft bidrar til press på omstilling for luftfarten og endring i reisevaner. 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 (cash generating units - cgu), lufthavnvirksomhet og underveistjenester. Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av 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 underveistjenester) 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 trafikkprognoser. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarier ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 31. desember 2022 er angitt nedenfor og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET	UNDERVEISTJENESTER
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2023	8,2 %	-3,9 %
Driftsmargin 2028	23,8 %	12,3 %
Inntekter i 2023 i % av 2019 *	79,5 %	101,3 %
Inntekter i 2028 i % av 2019 *	100,1 %	135,4 %
Driftskostnader 2023 i % av 2019 *	86,1 %	62,1 %
Driftskostnader i 2028 i % av 2019 *	89,4 %	69,0 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,4 %	5,0 %

* 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 vedtatte 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. Det er i modellen dermed forutsatt realøkning i avgiftene som Avinor krever inn. 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. Samtidig forventes det at klima og bærekraft vil bidra til varige endringer i reisevaner. Dette er hensyntatt i prognosene gjennom forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser), som igjen medfører en beregnet nedgang i reisende på 3,2 millioner passasjerer i 2030. Effektene forventes å komme gradvis i perioden fra 2023 og utover.

Avkastningskravene som benyttes for de kontantgenererende enhetene er vurdert ved utgangen av 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 4.300 mill. kr for lufthavnvirksomheten og med 900 mill. kr for underveistjenester. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen av 2022.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse av regnskapet for fjerde 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		UNDERVEISTJENESTER	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	39 450	0	2 150	0
Driftsmargin: -2,0 %	36 700	1 200	1 800	0
Driftsinntekter: -1,0 %	40 100	0	2 100	0
Driftsinntekter: -2,0 %	32 100	5 800	1 700	0
Vekst i terminalledd: -0,5 %	36 500	1 400	1 950	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	32 100	5 800	1 550	50
Avkastningskrav: +0,5 %	36 000	1 900	1 900	0
Avkastningskrav: +1,0 %	31 250	6 650	1 450	150

NOTE 6 Kapitalstruktur og egenkapital

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Rentebærende gjeld (se note 8)	22 259,0	22 977,3
Rentederivater gjeld (se note 9)	1 585,8	851,1
Rentederivater eiendel (se note 9)	-1 377,9	-1 381,3
Leieforpliktelser	-535,0	-588,7
Kontantbeholdning	-1 188,6	-2 657,4
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	20 743,3	19 201,0
Egenkapital	13 332,9	12 471,2
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	34 076,3	31 672,2
Egenkapitalandel i henhold til vedtektsdefinisjon*	39,1 %	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 12. desember 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5. For perioden til og med 31. desember 2023 er vedtektsfestet krav til egenkapital justert ned fra 40 til 37 prosent. Se note 12 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 31. desember 2022.

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

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,20 %	1,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	2,75 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,60 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering	3,25 %	2,50 %

PENSJONSFORPLIKTELSE

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Netto pensjonsforpliktelse 01.01.	6 895,1	5 621,0
Resultatført pensjonskostnad	266,7	393,5
Premiebetalinger	-372,7	-364,6
Estimatavvik mot totalresultat	-1 498,6	1 245,1
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	5 290,6	6 895,1

Estimatavviket mot totalresultatet skyldes endring i forutsetninger for beregning av konsernets pensjonsforpliktelse. For estimatavviket for 2022 er det særlig endring i parameterne diskonteringsrente og forventning om pensjonsregulering som bidrar til estimatavviket.

Deler av konsernets pensjonsmidler er gjennom Statens pensjonskasse investert slik at de følger avkastningen til Statens pensjonsfond utland. Regnskapsmessige konsekvenser av faktisk avkastning for Statens pensjonsfond utland for 2022 er reflektert i det bokførte estimatavviket per 31 desember 2022. Den negative avkastningen i konsernets plassering av pensjonsmidler forklarer i stor grad det negative estimatavviket på 298,2 mill. kr. bokført i fjerde kvartal 2022 isolert sett.

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 153,2 mill. kr i 2022 (141,3 mill. kr i 2021), samt kostnader til privat AFP på 30,9 mill. kr (25,9 mill. kr i 2021).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Langsiktige lån og leieforpliktelser	21 224,7	22 022,5
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	1 034,3	954,8
Sum	22 259,0	22 977,3
Lånebevegelser		
Balanseført verdi 01.01	22 977,3	27 598,9
Nedbetaling av langsiktig lån	-891,5	-3 381,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-47,5	-46,2
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	-939,0	-3 427,7
Andre endringer leieforpliktelser	25,1	186,3
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	195,6	-1 380,1
Balanseført verdi perodeslutt	22 259,0	22 977,4

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	
	2022	2021
Konter og bankinnskudd	1 188,6	2 657,4
Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt)	300,0	300,0
Trekkfasilitet	4 000,0	4 000,0
Sum likviditetsreserve	5 488,6	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 2022.

NOTE 9 Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av renteswapper, valutaterminkontrakter og kraftprisderivater 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

	31. DESEMBER 2022		31. DESEMBER 2021	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	749,8	730,0	1 194,2	1 194,0
Obligasjonslån	17 095,1	15 607,0	16 868,2	17 874,4
Banklån	3 879,0	3 884,0	4 326,1	4 435,7
Leieforpliktelser	535,0	535,0	588,7	588,7
Sum	22 259,0	20 756,1	22 977,3	24 092,9

DERIVATER

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Eiendeler		
Renteswapper	1 377,9	1 381,3
Valutaterminkontrakter	1,2	2,8
Kraftprisderivater	140,8	53,2
Sum	1 519,9	1 437,4
Gjeld		
Renteswapper	1 585,8	851,1
Valutaterminkontrakter	3,4	12,5
Sum	1 589,2	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 31. desember 2022:

PER 31.12.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat	140,8	1,2		142,0
Derivater benyttet til sikring		1 377,9		1 377,9
Sum eiendeler	140,8	1 379,1	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	5 009,1	0,0	5 009,1

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 31. desember 2021:

PER 31.12.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat	53,2	2,8		56,0
Derivater benyttet til sikring		1 381,3		1 381,3
Sum eiendeler	53,2	1 384,2	0,0	1 437,4
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		4 633,2		4 633,2
Derivater benyttet til sikring		851,1		851,1
Sum forpliktelser	0,0	5 484,2	0,0	5 484,2

NOTE 10 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

	31. DESEMBER	
	2022	2021
Fordringer		
Kundefordringer	1 045,9	845,9
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	84,7	36,1
Forskuddsbetalte driftskostnader	132,6	121,8
Andre kortsiktige fordringer	281,6	40,0
Sum	1 544,7	1 043,9
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepengar)	372,4	377,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	513,3	492,3
Påløpte rentekostnader	293,4	262,8
Forskudd fra kunder	178,2	207,6
Øvrig kortsiktig gjeld	134,9	86,3
Sum	1 492,3	1 426,3

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 stå ferdig i løpet av 2029.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022 med kostnadsramme og styringsmål på henholdsvis 7.200 mill. kr (2022-kr) og 6.100 mill. kr (2022-kr) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med 2.600 mill. kr (2022-kr), mens resten finansieres av staten og Bodø Kommune.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Godkjenningen forventes å foreligge i løpet av 2023.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsmålet oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektsutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet ("P50") er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

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

For perioden 2019 - 2022 utgjør brutto prosjektutgifter for utbyggingsprosjektet 229,4 mill. kr, hvorav 87,9 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse, og 141,5 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Som følge av at påløpte prosjektutgifter dekkes av statlige bevilgninger er det per 31. desember 2022 innregnet en fordring knyttet til faktisk påløpte prosjektutgifter på 229,4 mill. kr, hvorav 141,5 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter, mens resterende 87,9 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse.

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 er vedtatt innenfor en kostnadsramme på 3.320 mill. kr (2020-kr). Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd på 600 mill. kr fra Rana kommune og lokalt næringsliv. Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen. Kostnadsrammen ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022 og den første delen av det lokale bidraget (150 mill. kr) ble mottatt i juli 2022. Den andre delen av det lokale bidraget (450 mill. kr) utbetales i forbindelse med byggestart for totalentreprisen våren 2023. Både det lokale bidraget og det statlige tilskuddet regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Det første statlige tilskuddet på 104 mill. kr, som gjelder påløpte utgifter til og med 2022, ble utbetalt i desember 2022. Kommende statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis etter at det lokale bidraget er brukt opp og vil være basert på påløpte prosjektutgifter.

Per 31. desember 2022 utgjør brutto prosjektutgifter (for innregning av lokale og statlige bidrag) for ny lufthavn Mo i Rana 190,0 mill. kr, hvorav 147,6 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 42,4 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulert mottatte lokale og statlige tilskudd per årsslutt 2022 utgjør 254,0 mill. kr, hvorav kr 42,4 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter og 147,6 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse. Per 31. desember er det dermed innregnet en forpliktelse knyttet til forskuddsutbetalte bidrag på 64,0 mill. kr.

NOTE 12 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

Vedtektsfestet egenkapitalandel

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

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

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 utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomførte oppryddingsprosjekter, 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 fjerde kvartal 2022 foreligger det ikke et pålitelig nok grunnlag for å kunne kvantifisere usikkerheten beløpsmessig for alle lufthavner. Estimater for avsatt oppryddingsansvar oppdateres løpende i takt med ny informasjon om miljøforpliktelsene.

Avsetningen er gjennom 2022 økt med 129,4 mill. kr som følge av oppdaterte vurderinger, mens det er gjennomført arbeid som har redusert avsetningen med 67,2 mill. kr. Total regnskapsmessig avsetning for ytre miljø har dermed økt med 62,2 mill. kr gjennom året til 1.006,9 mill. kr per 31. desember 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 31. desember 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.

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.

NOTE 13 Hendelser etter balansedagen

Konkurs i Flyr AS

Den 31. januar 2023 meldte Flyr AS at de begjærer seg konkurs og alle dets flygninger innstilles.

Konkursen vil ikke påvirke Avinor sin stilling og resultat for 2022. Det er forventet at konkursen vil ha begrenset innvirkning på Avinor sine resultater for 2023.



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

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no