

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

1. 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

	1. KVARTAL		AR
	2022	2021	2021
Trafikkinntekter	476,3	239,2	1 544,2
Inndekning security	189,3	54,6	565,1
Salgs- og leieinntekter - duty fee	277,0	46,0	606,5
Salgs- og leieinntekter - parkering	144,5	48,7	436,4
Salgs- og leieinntekter - annet	327,2	198,1	1 155,8
Konserninterne tjenester	22,0	22,6	87,6
Driftsinntekter lufthavndrift	1 436,3	609,1	4 395,6
Underveisinntekter	255,1	137,8	813,6
Konsernintern innflygings- og tårntjeneste	171,4	134,9	588,2
Andre driftsinntekter	40,5	39,8	173,8
Driftsinntekter flysikring	467,0	312,5	1 575,6
Andre driftsinntekter konsern	255,5	1 264,1	4 717,0
Eliminering av konserninterne poster	-398,3	-327,9	-1 374,0
Sum driftsinntekter konsern	1 760,4	1 857,8	9 314,1
Driftskostnader lufthavnvirksomhet	-1 329,7	-1 148,9	-4 730,9
Driftskostnader flysikringstjeneste	-483,4	-455,7	-1 823,6
Driftskostnader eiendom og felles	-237,7	-189,2	-1 108,3
Eliminering av konserninterne poster	398,3	327,9	1 374,0
Sum driftskostnader konsern	-1 652,5	-1 465,8	-6 288,8
EBITDA lufthavnvirksomhet	106,6	-539,7	-335,3
EBITDA flysikringstjeneste	-16,4	-143,2	-248,1
EBITDA eiendom og felles konsernposter	17,8	1 074,9	3 608,7
EBITDA konsern	108,0	392,0	3 025,3
Av- og nedskrivninger	-540,6	-544,8	-2 196,6
Driftsresultat (EBIT)	-432,7	-152,8	828,7
Finansresultat	-124,6	-175,8	-560,6
Resultat før skattekostnad	-557,3	-328,6	268,2
Skattekostnad	-122,9	-72,2	60,1
Resultat etter skatt	-434,4	-256,4	208,1
EBITDA-margin lufthavnvirksomhet	7,4 %	-88,6 %	-7,6 %
EBITDA-margin flysikringstjeneste	-3,5 %	-45,8 %	-15,7 %
EBITDA-margin konsern	6,1 %	21,1 %	32,5 %
Investeringer lufthavnvirksomhet	373,3	332,6	1 803,2
Investeringer flysikringstjeneste	104,5	75,9	426,6
Investeringer annet	55,0	93,2	343,7
Sum investeringer	532,9	501,7	2 573,5
Utbetalt utbytte	0,0	0,0	0,0
Kontantstrøm før opptak/nedbetaling gjeld	-846,9	-219,5	67,3
Rentebærende gjeld (eksklusive leieforpliktelser)	21 970,0	22 700,9	21 858,4
Totale eiendeler	45 507,9	45 827,3	46 376,7
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon (b)	37,2 %	41,1 %	39,4 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	7 417	2 488	22 440
Antall flybevegelser (i 1000)	127	87	463
Antall service units (i 1000)	436	239	1 445
Punktlighet (a)	86 %	94 %	88 %
Regularitet (a)	99 %	99 %	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 tre ganger så høy i første kvartal 2022 sammenliknet med første kvartal 2021. Antall flybevegelser økte i samme periode med 46 prosent. Til tross for en positiv trafikkutvikling, ligger passasjervolumet i første kvartal i nivå 60 prosent av normal aktivitet før pandemien. På grunn av omikron var det svake tall for trafikkvolum og kommersielle inntekter i januar og februar, mens det var en god innhenting i mars. Krigsutbruddet i Ukraina 24. februar 2022 har negativt påvirket trafikkvolumet for overflyvninger i norsk luftrom. Stengt luftrom i Ukraina og sanksjoner mellom USA/EU og Russland medfører endrede ruteføringer.

Regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2022 ble lagt frem 12. mai 2022. Regjeringen foreslår at Avinors bidrag til utbygging av ny lufthavn i Bodø reduseres med 390 mill. kr, samt at Avinor og staten deler risikoen for kostnadsoverskridelser mellom seg. Videre er det tatt høyde for at det kan gis tilskudd til Avinor på 250 mill. kr i andre kvartal 2022 i den utstrekning det er nødvendig for å sikre konsernets egenkapital. På bakgrunn av signalene i revidert nasjonalbudsjett vil styret gjøre en fornyet vurdering av investeringsbeslutning for ny lufthavn i Bodø.

Med unntak av redusert overflyvningstrafikk i norsk luftrom som omtalt ovenfor, har krigsutbruddet i Ukraina ikke medført store operative konsekvenser. Avinor har iverksatt forsterkede tiltak for å overvåke situasjonen.

Cold Response 2022 ble gjennomført som en multinasjonal militærøvelse med sjø-, luft- og landstyrker i perioden 14. - 31. mars 2022. Gjennom god samhandling med flysikringstjenesten ble bruk av luftrommet avsatt til militær øvelsesaktivitet brukt som planlagt uten reguleringer for sivil luftfart i perioden.

Det pågår forhandlinger om samspillsentreprise for ny lufthavn i Mo i Rana. Prosjektet avventer godkjent konsesjonssøknad som er oversendt Luftfartstilsynet/Samferdselsdepartementet, samt godkjenning fra ESA (EFTA Surveillance Authority).

Det pågår arbeid med kontraktstrategi og konkurransegrunnlag for ny lufthavn i Bodø. Igangsettingsbeslutning er utsatt som følge av Avinors finansielle situasjon og usikre fremtidsutsikter. Den endelige finansieringsfordelingen mellom staten, Bodø kommune og Avinor er ikke avklart.

Avinor er fra Samferdselsdepartementet/Forsvarsdepartementet bedt om å vurdere overtagelse av lufthavnoperatøransvaret for Andøya lufthavn etter Forsvarets planlagte avvikling av basen for maritime overvåkningsfly i 2023. Selv om regjeringen nylig har signalisert økt behov for forsvarsrelatert bruk av Andøya, har det så langt ikke kommet nye henvendelser fra departementene til dette spørsmålet.

Senteret for fjernstyrte tårn i Bodø har stabil drift for fire flyplasser. Søknad er sendt Luftfartstilsynet for godkjenning for idriftsettelse av fire nye lufthavner i løpet av 2022. I samarbeid med Kongsberg Defence og Aerospace arbeider prosjektet med videre utvikling av fjernstyrte tårntjenester.

Det er implementert et testsystem for overvåking og detektering av droner i luftrommet over Oslo Lufthavn. En anskaffelsesprosess for et permanent system er iverksatt, herunder opsjonsmuligheter for overvåking av flere lufthavner. Det pågår flere samarbeidsprosjekter med industrien med sikte på å tilby tjenester i luftrommet, som vil muliggjøre ytterligere vekst for dronebransjen. Det vurderes også på hvilken måte Avinors lufthavninfrastruktur best kan støtte en slik utvikling.

EFTA Surveillance Authority (ESA) godkjente 6. april 2022 norske ytelseskrav, herunder underveisavgift for enroute flysikringstjeneste, for referanseperiode 3 gjeldende frem til og med 2024. Norge har valgt ikke å benytte muligheten til å hente inn underdekning i 2020 og 2021 som følge av koronapandemien i fremtidige flysikringsavgifter.

Regjeringen har besluttet ny utredning av behov for 3. rullebane på Oslo Lufthavn. Et uavhengig utvalg skal nedsettes og skal levere sin rapport høst 2023. En samlet vurdering av fremtidig kapasitetsbehov på Østlandet inngår i mandatet. Avinor skal ikke være representert i utvalget, men bidra faglig i prosessen.

Avinor er fortsatt i en utfordrende finansiell situasjon med et resultat etter skatt på minus 434 mill. kr i første kvartal og en egenkapitalandel på 26,3 prosent. Egenkapital beregnet etter vedtektenes paragraf 5 utgjorde 37,2 prosent. Konsernets kontantstrøm før endringer i gjeld var minus 847 mill. kr i første kvartal. Oppskalering av driften til 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 prosjektportefølge.

I ekstraordinær generalforsamling 29. mars 2022 ble Avinor gitt en tidsbegrenset adgang til å fravike vedtektsbestemt krav til selskapets egenkapital, jf. note 6 i konsernregnskapet.

01.01 – 31.13.2022

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 31.03

MNOK	2022	2021	ENDRING
Driftsinntekter	1 760,4	1 857,8	-5,2 %
EBITDA	107,9	392,0	-72,5 %
EBIT	-432,7	-152,8	-183,2 %
Resultat etter skatt	-434,4	-256,4	-69,4 %
Investeringer	532,9	501,7	6,2 %

Konsernet hadde i første kvartal 2022 et resultat etter skatt på minus 434 mill. kr sammenliknet med minus 256 mill. kr i første kvartal 2021. Resultatet for første kvartal 2021 inkluderte et statlig driftstilskudd på 1.050 mill. kr før skatt.

Konsernets balanse har blitt redusert med 0,9 mrd. kr i løpet av årets tre første måneder til 45,5 mrd. kr per 31. mars 2022. Konsernets egenkapitalandel per 31. mars 2022 utgjorde 26,3 prosent sammenliknet med 26,9 prosent per siste årsskifte.

Driftsinntekter

Driftsinntekter i første kvartal 2022 utgjorde 1.760 mill. kr, en reduksjon på 5,2 prosent sammenliknet med første kvartal 2021. Sett bort fra statlig driftstilskudd i første kvartal 2021, økte driftsinntektene med 953 mill. kr (118 prosent).

DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 31.03

MNOK	2022	2021	ENDRING
Lufthavndrift	1 436,3	609,1	135,8 %
Flysikring	467,0	312,5	49,4 %
Eiendom	28,1	26,9	4,3 %
Felles/ufordelt (eks tilskudd fra staten)	227,4	187,2	21,5 %
Tilskudd fra staten	0,0	1 050,0	100,0 %
Eliminering	-398,3	-327,9	-21,5 %
Avinor konsern	1760,4	1 857,8	-5,2 %

Innenfor lufthavndriften var det en økning i antall passasjerer på 198 prosent i første kvartal 2022 sammenliknet med første kvartal 2021. Driftsinntektene for lufthavndriften endte på 1.436 mill. kr, en økning på 136 prosent (827 mill. kr) i forhold til første kvartal 2021.

Trafikkvolumet for flysikringsvirksomheten økte med 82 prosent (målt i antall service units - tjenesteenheter), mens antall flybevegelser på lufthavnene økte med 46 prosent sammenliknet med første kvartal 2021. Driftsinntektene for flysikringstjenesten økte med 49 prosent til 467 mill. kr i første kvartal 2022 sammenliknet med tilsvarende periode i 2021.

I første kvartal 2021 mottok Avinor 1.050 mill. kr i skattepliktig driftsstøtte fra staten. Det er ikke mottatt i første kvartal 2022.

Driftskostnader, avskrivninger og andre poster

Samlede driftskostnader i første kvartal 2022 utgjorde i 1.653 mill. kr sammenliknet med 1.466 mill. kr i første kvartal i 2021, det vil si en økning på 12,7 prosent. Kostnadsutviklingen må ses i sammenheng med et vesentlig større trafikkvolum både innenfor lufthavndriften og flysikringstjenesten sammenliknet med tilsvarende periode i 2021.

Samlede av- og nedskrivninger i første kvartal 2022 utgjorde 541 mill. kr, som er på samme nivå som tilsvarende periode i 2021.

EBITDA og EBIT

EBITDA for årets tre første måneder utgjorde 108 mill. kr med en EBITDA-margin på 6,1 prosent. For første kvartal 2021 var EBITDA på 392 mill. kr.

EBIT for første kvartal 2022 utgjorde minus 433 mill. kr sammenliknet med minus 153 mill. kr for første kvartal 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 533 mill. kr i første kvartal 2022, en økning på 6,2 prosent i forhold til tilsvarende periode for 2021. Investeringene i 2022 er primært relatert til prosjekter iverksatt for koronapandemien, samt nødvendige reinvesteringer.

Investeringene fordelte seg på virksomhetsområder som følger:

BALANSEFØRT TILGANG ANLEGG UNDER UTFØRELSE, 01.01 - 31.03

MNOK	2022	2021	ENDRING
Lufthavndrift	373,3	332,6	40,7
Flysikring	104,5	75,9	28,6
Eiendom	2,4	57,5	-55,1
Konsernfelles	24,6	18,0	6,6
Konsernposter	28,0	17,7	10,3
Avinor konsern	532,9	501,7	31,2

Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i første kvartal 2022 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 847 mill. kr. Med en netto reduksjon i gjeld på 12 mill. kr (kun knyttet til reduksjon av balanseførte leieforpliktelser) endte konsernet opp med en reduksjon i kontantbeholdning på 859 mill. kr gjennom første kvartal 2022.

Rentebærende gjeld var ved utgangen av første kvartal 2022 på 22,4 mrd. kr, hvorav 1 mrd. kr var kortsiktig gjeld.

Netto finansresultat for første kvartal 2022 endte på minus 125 mill. kr, som er 51 mill. kr lavere enn finansresultatet for tilsvarende periode i 2021. Konsernet har gjennom 2021 redusert rentebærende gjeld med totalt 3,4 mrd. kr, som er hovedgrunnen til nedgangen i finanskostnader.

Konsernets total kapital per 31. mars 2022 utgjorde 45,5 mrd. kr. Egenkapitalen var på 12 mrd. kr, som ga en egenkapitalprosent på 26,3. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 37,2 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 ble i løpet av de tre første månedene i 2022 redusert med 520 mill. kr. Resultat etter skatt bidro negativt med 434 mill. kr, endringer i pensjonsforpliktelser reduserte egenkapitalen med 1 mill. kr, mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et negativt bidrag på 84 mill. kr.

Ved utgangen av første kvartal 2022 hadde konsernet en likviditetsreserve på 6,1 mrd. kr, fordelt på 1,8 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

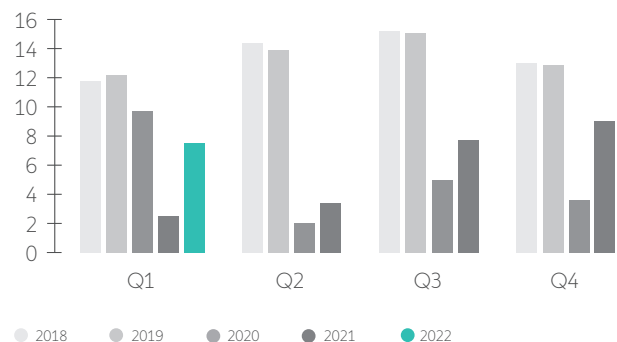
Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 7,4 mill. passasjerer over Avinors lufthavner i løpet av første kvartal 2022. Dette er en økning på 198,1 prosent sammenliknet med første kvartal 2021.

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

PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken i første kvartal 2022 økte med 137 prosent i forhold til første kvartal 2022, mens utenrikstrafikken økte med 855,1 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en nedgang på 1,2 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 31.03

PASSASJERER (1000)	2022	2021	ENDRING
Gardermoen	3 442	788	336,7 %
Flesland	1 023	427	139,7 %
Sola	581	228	154,4 %
Værnes	648	229	183,3 %
Øvrige	1 723	816	111,1 %
Avinor konsern	7 417	2 488	198,1 %

Antallet kommersielle flybevegelser i første kvartal 2022 økte med 46,6 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. For innenriks flybevegelser har det vært en økning på 30,8 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 278,9 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktligghet på 86 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 99 prosent. De interne målene for punktligghet 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) 2,7 i Avinor AS og 0,0 i Avinor Flysikring AS, mens H2-verdien (frekvens skader) utgjorde 6,4 og 0,0 i henholdsvis Avinor AS og Avinor Flysikring AS.

Sykefraværet på konsernbasis siste 12 måneder lå på 5,3 prosent.

Kampanjen «Bry deg – si ifra!», som tar i bruk en rekke nye virkemidler for å forebygge personsikringskader, er videreført. I første kvartal er det lansert et mobilbasert HMS-spill med siktemål å øke bevisstheten om personsikkerhet og arbeidsmiljø. Over 1000 av 1750 ansatte i Avinor AS deltok i konkurransen. Kampanjen har bidratt til gode resultater, blant annet ved at skadetallene er halvert det siste året.

Organisatoriske justeringer har fortsatt i Q1 med god involvering og medvirkning fra ansatte.

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 konsekvenser av koronapandemien, herunder 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 prosjektrisikoen, 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.

Kredittrisiko

Konsernet har kredittrisiko 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 fastpris avtaler 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 resultateffekt. 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 samfunnspålagte oppgaver for andre sektorer. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

Ny lufthavn i Bodø

Det er i statsbudsjettet for 2022 omtalt forslag til finansieringsplan for ny lufthavn i Bodø for å gi mer plass til byutvikling. Den nye lufthavnen vil isolert sett ikke være bedriftsøkonomisk lønnsom for Avinor.

I forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2022 foreslår regjeringen at staten tar en større andel av utbyggingskostnaden. Avinors bidrag reduseres med 390 mill. kr. I tillegg til statens bidrag deler Avinor og staten risikoen for kostnadsoverskridelser mellom seg.

Det gjenstår å avklare konsekvenser av miljøopprydding, tilpasninger for Forsvaret samt inngå kontrakter mellom Staten, Bodø kommune og Avinor knyttet til finansieringen.

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.

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, 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 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

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 som er spredt til miljøet rundt lufthavnene. Framtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav, tiltaksmetoder, mengder og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om tiltak og tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til opprydding på de resterende lufthavnene. Det henvises til note 10 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EUs mattrygging 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

Koronapandemien har hatt en stor negativ effekt på hele luftfartsbransjen, med en krevende finansiell utfordring for alle aktørene. Hovedfokuset i Avinor har vært å sikre kontinuitet og løpende drift gjennom denne tiden. Driften har vært tilpasset redusert trafikkvolum. Det forventes en fortsatt

økning i flytrafikken utover i 2022, men det er fortsatt stor usikkerhet. 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.

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.

Behovet for styrking av egenkapital og likviditet blir sentralt i Avinors tiltaksplaner fremover.

Krigen i Ukraina har så langt hatt begrensede operasjonelle konsekvenser for Avinor. På sikt kan en kombinasjon av utrygghet, redusert kjøpekraft, energikrise og økonomisk nedgangstid medføre både lavere trafikk og mindre inntekter. Også nye utslag av pandemien kan få innvirkning på luftfarten.

Oslo, 13. mai 2022
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		1. KVARTAL		AR
	NOTE	2022	2021	2021
Driftsinntekter:				
Trafikkinntekter		920,7	431,6	2 922,9
Tilskudd fra staten		0,0	1 050,0	3 800,0
Andre driftsinntekter		839,8	376,2	2 591,3
Sum driftsinntekter	4	1 760,4	1 857,8	9 314,1
Driftskostnader:				
Varekostnader		31,2	23,2	204,8
Lønn og andre personalkostnader		927,8	917,3	3 562,7
Andre driftskostnader		693,5	525,3	2 521,3
Sum driftskostnader		1 652,5	1 465,8	6 288,8
EBITDA		107,9	392,0	3 025,3
Av- og nedskrivninger	5	540,6	544,8	2 196,6
Driftsresultat		-432,7	-152,8	828,7
Finansinntekter		13,7	9,3	29,7
Finanskostnader		138,3	185,0	590,3
Netto finansinntekt/-kostnad		-124,6	-175,8	-560,6
Resultat før skattekostnad		-557,3	-328,6	268,2
Skattekostnad	2	-122,9	-72,2	60,1
Resultat etter skatt		-434,4	-256,4	208,1

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	1. KVARTAL		AR
	2022	2021	2021
Resultat etter skatt	-434,4	-256,4	208,1
Utvidet resultat:			
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	-0,6	708,5	-1 245,1
Skatteeffekt	-0,6	-155,6	274,0
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:			
Kontantstrømsikring	-107,9	99,4	60,6
Skatteeffekt	23,7	-21,9	-13,3
Sum utvidet resultat etter skatt	-85,4	630,4	-923,9
Årets totalresultat	-519,8	374,0	-715,8
Tilordnet:			
Aksjonær	-519,8	374,0	-715,8

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2022	2021	2021
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
Utsatt skattefordel		2 343,3	1 904,4	2 197,0
Andre immaterielle eiendeler	5	449,1	407,0	453,9
Anlegg under utførelse, immaterielle	5	716,5	618,6	724,0
Sum immaterielle eiendeler		3 508,8	2 930,0	3 374,9
Varige driftsmidler:				
Varige driftsmidler	5	32 647,2	32 917,6	32 414,6
Anlegg under utførelse	5	4 448,1	3 925,5	4 662,7
Bruksretteiendeler	5	553,7	418,1	568,4
Sum varige driftsmidler		37 649,0	37 261,2	37 645,7
Finansielle anleggsmidler:				
Derivater	9	1 214,0	1 435,9	1 381,3
Andre finansielle anleggsmidler		190,0	174,5	184,7
Sum finansielle anleggsmidler		1 404,0	1 610,4	1 566,1
Sum anleggsmidler		42 561,8	41 801,6	42 586,6
Omløpsmidler				
Varer		29,5	33,9	32,9
Fordringer		1 016,8	688,9	1 043,9
Derivater	9	101,3	5,9	56,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 798,6	3 297,1	2 657,4
Sum omløpsmidler		2 946,2	4 025,7	3 790,1
SUM EIENDELER		45 507,9	45 827,3	46 376,7

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2022	2021	2021
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Selskapskapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		6 551,3	8 161,0	7 071,1
Sum egenkapital		11 951,4	13 561,1	12 471,2
Gjeld				
Avsetning for forpliktelser:				
Pensjonsforpliktelser	7,10	6 941,2	4 948,8	6 895,1
Annen forpliktelse	10	941,3	985,0	945,8
Sum avsetning for forpliktelser		7 882,5	5 933,8	7 840,9
Langsiktig gjeld:				
Lån fra Staten	8,9	749,8	1 194,2	749,8
Annen langsiktig gjeld	8,9	20 231,8	21 275,2	20 747,3
Derivater	9	1 310,8	775,9	851,1
Leieforpliktelser	8,9	513,4	380,5	525,3
Sum langsiktig gjeld		22 805,8	23 625,7	22 873,6
Kortsiktig gjeld:				
Leverandørgjeld		388,9	232,5	500,4
Skyldige offentlige avgifter		215,7	155,6	296,9
Derivater	9	8,6	5,6	12,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	891,5	891,5	891,5
Leieforpliktelser	8,9	63,5	56,9	63,4
Annen kortsiktig gjeld		1 300,1	1 364,7	1 426,3
Sum kortsiktig gjeld		2 868,2	2 706,7	3 191,0
Sum gjeld		33 556,5	32 266,2	33 905,4
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		45 507,9	45 827,3	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		630,4	-256,4	374,0
Egenkapital 31.03.2021	5 400,1	-1 624,5	9 785,5	13 561,1
Egenkapital 01.01.2022	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2
Totalresultat		-85,4	-434,4	-519,8
Egenkapital 31.03.2022	5 400,1	-3 264,2	9 815,5	11 951,4

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 1. KVARTAL		AR
	NOTE	2022	2021	2021
Kontantstrøm fra driften				
Resultat før skatt		-557,3	-328,6	268,2
Ordinære av- og nedskrivninger		540,6	544,8	2 196,6
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		-1,5	-6,3	6,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		-44,5	-36,2	-88,7
Netto finansposter		124,6	175,8	560,5
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-0,9	18,9	-111,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	51,7	36,4	27,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		-281,8	148,3	356,6
Mottatte renter		6,4	6,8	26,1
Betalte skatter		0,0	0,0	14,7
Netto kontantstrøm fra driften		-162,7	559,8	3 255,9
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
Investering i varige driftsmidler		-517,6	-549,1	-2 543,1
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		2,8	8,0	21,8
Endring i andre investeringer		-3,2	10,1	21,3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-518,0	-530,9	-2 500,0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Nedbetaling av gjeld	8	-11,9	-2 501,4	-3 427,8
Betalte renter		-166,2	-248,4	-688,6
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-178,1	-2 749,7	-4 116,4
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden				
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden		-858,8	-2 720,9	-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	1 798,6	3 297,1	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 første kvartal 2022 ble vedtatt av styret den 13. mai 2022. Delårsregnskapet er ikke revidert.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per første kvartal 2022, avsluttet 31. mars 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 1. KVARTAL 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	290,2	97,9	69,1	56,0	152,4	665,6
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	454,0	80,1	58,9	48,1	107,7	748,7
Konserninterne inntekter	1,3	0,1	2,1	0,9	17,7	22,0
Sum driftsinntekter	745,4	178,1	130,0	104,9	277,8	1 436,3
Lønn og andre personalkostnader	122,6	28,9	23,3	24,5	191,1	390,4
Andre driftskostnader	259,9	53,2	35,0	25,6	217,6	591,3
Konserninterne kostnader	93,5	33,4	28,5	22,4	170,2	348,1
Sum driftskostnader	476,0	115,4	86,9	72,6	578,9	1 329,7
EBITDA	269,4	62,7	43,2	32,4	-301,1	106,6
Av- og nedskrivninger	222,9	77,9	31,2	27,6	111,0	470,5
Driftsresultat	46,6	-15,2	12,0	4,8	-412,1	-364,0
Varige driftsmidler *	16 375,2	5 142,2	1 646,0	1 606,0	6 147,8	30 917,2

PER 1. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	665,6	255,1	0,0	0,0		920,7
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre driftsinntekter	748,7	40,5	22,7	27,8		839,8
Konserninterne inntekter	22,0	171,4	5,4	199,5	-398,3	0,0
Sum driftsinntekter	1 436,3	467,0	28,1	227,4	-398,3	1 760,4
Lønn og andre personalkostnader	390,4	361,9	0,0	175,5		927,8
Andre driftskostnader	591,3	89,5	0,9	43,0		724,7
Konserninterne kostnader	348,1	31,9	0,2	18,2	-398,3	0,0
Sum driftskostnader	1 329,7	483,4	1,1	236,6	-398,3	1 652,5
EBITDA	106,6	-16,4	27,0	-9,3		108,0
Av- og nedskrivninger	470,5	35,9	9,2	25,1		540,6
Driftsresultat	-364,0	-52,2	17,9	-34,3		-432,7
Varige driftsmidler *	30 917,2	858,6	962,7	357,8		33 096,3

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

PER 1. KVARTAL 2021

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	93,2	51,3	37,0	23,8	88,5	293,8
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	159,6	26,4	23,0	19,5	64,3	292,8
Konserninterne inntekter	1,7	0,0	2,0	0,9	18,0	22,6
Sum driftsinntekter	254,6	77,6	62,0	44,2	170,7	609,1
Lønn og andre personalkostnader	115,1	27,7	23,9	22,0	185,9	374,5
Andre driftskostnader	158,7	40,1	26,6	25,0	227,9	478,4
Konserninterne kostnader	85,2	28,3	23,7	18,6	140,3	296,0
Sum driftskostnader	359,0	96,1	74,2	65,5	554,1	1 148,9
EBITDA	-104,4	-18,5	-12,2	-21,3	-383,3	-539,7
Av- og nedskrivninger	238,0	75,1	29,9	26,9	107,9	477,8
Driftsresultat	-342,4	-93,6	-42,1	-48,3	-491,3	-1 017,6
Varige driftsmidler *	16 670,9	5 328,2	1 709,6	1 650,5	6 154,6	31 513,7

PER 1. KVARTAL 2021 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	293,8	137,8	0,0	0,0		431,6
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	1 050,0		1 050,0
Andre driftsinntekter	292,8	39,8	21,6	22,0		376,2
Konserninterne inntekter	22,6	134,9	5,4	165,1	-327,9	0,0
Sum driftsinntekter	609,1	312,5	26,9	1 237,2	-327,9	1 857,8
Lønn og andre personalkostnader	374,5	344,9	0,0	197,9		917,3
Andre driftskostnader ¹⁾	478,4	79,0	4,9	-13,8		548,5
Konserninterne kostnader	296,0	31,7	0,6	-0,4	-327,9	0,0
Sum driftskostnader	1 148,9	455,7	5,5	183,7	-327,9	1 465,9
EBITDA	-539,7	-143,2	21,4	1 053,5		391,9
Av- og nedskrivninger	477,8	31,4	8,3	27,2		544,8
Driftsresultat	-1 017,6	-174,6	13,1	1 026,3		-152,7
Varige driftsmidler *	31 513,7	701,5	716,7	392,6		33 324,6

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

1) Andre driftskostnader inkluderer en reduksjon i avsetning til tap på kundefordringer på 67,3 mill. kr per 31. mars 2021. Dette fordeler seg med 0,7 mill. kr i segmentet flysikring og 66,6 mill. kr i segmentet felles/ufordelt.

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	1. KVARTAL		AR
	2022	2021	2021
Trafikkinntekter			
Startavgift	203,4	123,9	692,8
Passasjeravgift	176,4	56,7	525,1
Underveisavgift	255,1	137,8	813,6
Sikkerhetsavgift	189,3	54,6	565,1
Terminalavgift	96,6	58,6	326,4
Sum trafikkinntekter	920,7	431,6	2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	1 050,0	3 800,0
Andre driftsinntekter			
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:			
Duty free	9,0	0,6	12,1
Parkering	0,0	0,1	0,2
Annet	163,3	133,2	709,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	172,4	133,9	721,9
Leieinntekter:			
Duty free	268,0	45,4	594,4
Parkering	144,5	48,6	436,2
Annet	254,9	148,3	838,8
Sum leieinntekter	667,4	242,4	1 869,3
Sum andre driftsinntekter	839,8	376,2	2 591,3
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 093,0	565,4	3 644,8
Sum leieinntekter	667,4	242,4	1 869,3
Tilskudd fra staten	0,0	1 050,0	3 800,0
Sum driftsinntekter	1 760,4	1 857,8	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. mars 2021					
Balanseført verdi 01.01.	407,5	33 320,8	4 171,7	431,5	38 331,5
Tilgang	11,7	117,6	501,7	0,0	631,0
Reklassifisering	0,0	0,0	-129,3	0,0	-129,3
Avgang	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Periodens av- og nedskrivninger	-12,2	-519,2	0,0	-13,4	-544,8
Balanseført verdi 31.03.2021	407,0	32 917,6	4 544,1	418,1	38 286,6
Per 31. mars 2022					
Balanseført verdi 01.01	453,9	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,6
Tilgang	9,4	745,7	532,9	0,0	1 287,9
Reklassifisering	0,0	0,0	-754,9	0,0	-754,9
Avgang	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Periodens av- og nedskrivninger	-14,2	-511,7	0,0	-14,7	-540,6
Balanseført verdi 31.03.2022	449,1	32 647,2	5 164,6	553,7	38 814,7

Av anlegg under utførelse er 716,5 mill. kr klassifisert som immaterielt per 31. mars 2022 (618,6 mill. kr per 31. mars 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 første kvartal 2022 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser.

Usikkerhet om pandemiens ringvirkninger, klimarisiko, spenninger i verdensmarkedene som følge av krigen i Ukraina og 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 trafikkprognoser. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarioer ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

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

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET	FLYSIKRING
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2022	9,5 %	2,4 %
Driftsmargin 2027	21,6 %	7,2 %
Inntekter i 2022 i % av 2019 *	76,0 %	101,2 %
Inntekter i 2027 i % av 2019 *	98,2 %	121,7 %
Driftskostnader 2022 i % av 2019 *	73,5 %	95,5 %
Driftskostnader i 2027 i % av 2019 *	87,9 %	96,5 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,1 %	4,7 %

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. 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 totalsystemet (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 luftfartsavgiftene er det lagt til grunn regulering basert på kostnadsnivå. Kontantstrømmen etter år 6 er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2,0 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 første 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 4.250 mill. kr for lufthavnvirksomheten og med 700 mill. kr for flysikringstjenesten. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen av første kvartal 2022.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse av regnskapet for første kvartal 2022 er det usikkerhet knyttet til hvordan pandemiens ringvirkninger, fokus på klima og bærekraft samt krigen i Ukraina 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 %	39 100	0	1 900	0
Driftsmargin: -2,0 %	36 700	200	1 300	450
Driftsinntekter: -1,0 %	38 900	0	1 800	0
Driftsinntekter: -2,0 %	36 700	200	1 150	600
Vekst i terminalledd: -0,5 %	35 550	1 350	2 000	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	31 350	5 550	1 650	100
Avkastningskrav: +0,5 %	35 300	1 600	1 950	0
Avkastningskrav: +1,0 %	30 900	6 000	1 550	200

NOTE 6 Kapitalstruktur og egenkapital

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2022	2021	2021
Rentebærende gjeld (se note 8)	22 449,9	23 798,2	22 977,3
Rentederivater gjeld (se note 9)	1 310,8	775,9	851,1
Rentederivater eiendel (se note 9)	-1 214,0	-1 435,9	-1 381,3
Leieforpliktelser	-576,8	-437,3	-588,7
Kontantbeholdning	-1 798,6	-3 297,1	-2 657,4
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	20 171,4	19 403,8	19 201,0
Egenkapital	11 951,4	13 561,1	12 471,2
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	32 122,8	32 964,9	31 672,2
Egenkapitalandel i henhold til vedtektsdefinisjon*	37,2 %	41,1 %	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 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 10 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 oppdaterte pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste publiserte pensjonsforutsetninger er per 31. desember 2021.

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser:

	31. MARS		AR
	2022	2021	2021
Diskonteringsrente	1,90 %	2,00 %	1,90 %
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	1,90 %	2,00 %	1,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,75 %	2,25 %	2,75 %
Årlig forventet pensjonsregulering	1,75 %	1,25 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering	2,50 %	2,00 %	2,50 %

PENSJONSFORPLIKTELSE

	31. MARS		AR
	2022	2021	2021
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	6 895,1	5 621,0	5 621,0
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	110,2	100,6	393,5
Premiebetaling	-64,9	-64,3	-364,6
Estimatavvik mot totalresultat	0,8	-708,5	1 245,1
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	6 941,2	4 948,8	6 895,1

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført 54,9 mill. kr per 31. mars 2022 for ansatte som har gått over til innskuddspensjon (38,7 mill. kr per 31. mars 2021), samt 6,9 mill. kr knyttet til privat AFP (6,3 mill. kr per 31. mars 2021).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2022	2022	2021
Langsiktige lån og leieforpliktelser	21 495,0	22 849,8	22 022,5
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	954,9	948,3	954,8
Sum	22 449,9	23 798,2	22 977,3
Lånebevegelser			
Balanseført verdi 01.01	22 977,3	27 598,9	27 598,9
Nedbetaling av langsiktig lån	0,0	-2 490,0	-3 381,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-11,9	-11,4	-46,2
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	-11,9	-2 501,4	-3 427,7
Andre endringer leieforpliktelser	0,0	0,0	186,3
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	-515,5	-1 299,3	-1 380,1
Balanseført verdi periodeslutt	22 449,9	23 798,2	22 977,3

1) Deler av Avinor sin låneportefølje er i euro. Den norske kronen har i løpet av første kvartal 2022 styrket seg mot euro, noe som har medført at gjelden i norske kroner har blitt redusert. Det samme var tilfelle gjennom 2021. Endring i gjelden som følge av valutakursendringer nøytraliseres ved at Avinor har kjøpt valutasikringsinstrumenter for hele gjelden i fremmed valuta.

LIKVIDITETSRESERVE

	31. MARS		AR
	2022	2021	2021
Kontanter og bankinnskudd	1 798,6	3 297,1	2 657,4
Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt)	300,0	600,0	300,0
Trekkfasilitet	4 000,0	4 000,0	4 000,0
Sum likviditetsreserve	6 098,6	7 897,1	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 første kvartal 2022.

NOTE 9 Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av valuta- og kraft terminkontrakter er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen. For rentebytteavtaler er virkelig verdi innhentet fra konsernets finanssystem og kvalitetssikret mot relasjonsbankens markedsvurderinger.

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. MARS 2022		31. MARS 2021	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	1 194,2	1 194,6	1 638,6	1 655,9
Obligasjonslån	16 352,7	16 483,8	16 949,1	18 230,6
Banklån	4 326,1	4 385,5	4 773,2	5 064,5
Leieforpliktelser	576,8	576,8	437,3	437,3
Sum	22 449,9	22 640,7	23 798,2	25 388,3

DERIVATER

	31. MARS 2022		AR
	2022	2021	2021
Eiendeler			
Renteswapper	1 214,0	1 435,9	1 381,3
Valutaterminkontrakter	6,5	2,6	2,8
Energikontrakter	94,8	3,3	53,2
Sum	1 315,2	1 441,8	1 437,4
Gjeld			
Renteswapper	1 310,8	775,9	851,1
Valutaterminkontrakter	8,6	5,6	12,5
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0
Sum	1 319,4	781,5	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. mars 2022:

PER 31.03.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	94,8	6,5		101,3
Derivater benyttet til sikring		1 214,0		1 214,0
Sum eiendeler	94,8	1 220,5	0,0	1 315,2
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat		3 466,2		3 466,2
Derivater benyttet til sikring		1 310,8		1 310,8
Sum forpliktelser	0,0	4 777,0	0,0	4 777,0

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

PER 31.03.2021	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	3,3	2,6		5,9
Derivater benyttet til sikring		1 435,9		1 435,9
Sum eiendeler	3,3	1 438,5	0,0	1 441,8
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat		4 702,9		4 702,9
Derivater benyttet til sikring		775,9		775,9
Sum forpliktelser	0,0	5 478,8	0,0	5 478,8

NOTE 10 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 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). Det er konstatert oppryddingsansvar på 32 lokaliteter.

Det ble estimert en oppryddingsforpliktelse knyttet til samlepålegget på 920 mill. kr i tillegg til forpliktelsene knyttet til andre lokaliteter. Basert på dette ble det foretatt en regnskapsmessig avsetning på 871,2 mill. kr i andre kvartal 2019. Total regnskapsmessig avsetning for ytre miljø per 31. mars 2022 utgjør 940,1 mill. kr.

Erfaring med opprydding på Evenes 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 alternative tiltaksmetoder viser at det er mulig å gjøre oppryddingen på flere lufthavner med lavere kostnader dersom miljømyndighetene vil godkjenne slike metoder. I tillegg er det fortsatt usikkerhet knyttet til blant annet grenseverdier for opprydding, arealer og volumer jord som er forurensset og miljødirektoratets krav til opprydding. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og pilotering av nye metoder. Det er dialog med Miljødirektoratet om den videre håndteringen rundt rammene og mulighetsrommet ved bruk av mer kostnadseffektive oppryddingsmetoder i den videre oppryddingen.

Per tidspunkt for avleggelse av delårsregnskapet foreligger det ikke et pålitelig nok grunnlag for å kunne kvantifisere usikkerheten beløpsmessig. Det er i 2022 igangsatt et prosjekt som vil gi Avinor mer informasjon om regnskapsmessige effekter og usikkerhet, og estimatet vil løpende oppdateres i fremtidige regnskapsperioder i takt med ny informasjon om miljøforpliktelsene.

Ny offentlig tjenstepensjonsordning

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Regnskapsmessige konsekvenser av den vedtatte loven er, i den utstrekning det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette, regnskapsført per 31. mars 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 mottok i 2020 foreløpig forsikringsoppgjør, dette ble presentert som reduksjon av foretatt nedskrivning og tilhørende rivekostnader for de eiendelene som ble ansett tapt i brannen.

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.

Avinor er i dialog med forsikringsselskapet om forsikringsoppjøret, men 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, men på tidspunkt for avleggelse av kvartalsrapporten er det ikke mulig å fullt ut fastslå hvilke følger krigen kan få for Avinor-konsernet.

NOTE 11 Hendelser etter balansedagen

Alderspensjon

Stortinget har vedtatt nye prinsipper for regulering av alderspensjon fra og med 2022. Alderspensjon skal reguleres med et gjennomsnitt av pris- og lønnsveksten i samfunnet, i motsetning til tidligere prinsipp hvor lønnsvekst fratrukket en faktor på 0,75 ble lagt til grunn. Endringene ble sanksjonert av Kongen i statsråd 1. april 2022, og er følgelig gjort gjeldende først fra andre kvartal 2022.

Revidert nasjonalbudsjett for 2022

Regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2022 ble lagt frem 12. mai 2022. Det er tatt høyde for at det kan gis tilskudd til

Avinor på 250 mill. kr i andre kvartal 2022 i den utstrekning det er nødvendig for å sikre konsernets egenkapital. Videre foreslår regjeringen at Avinors bidrag til utbygging av ny lufthavn i Bodø reduseres med 390 mill. kr, samt at Avinor og staten deler risikoen for kostnadsoverskridelser mellom seg. På bakgrunn av signalene i revidert nasjonalbudsjett vil styret gjøre en fornyet vurdering av investeringsbeslutning for ny lufthavn i Bodø.



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

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no