

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

3. kvartal og første ni måneder av 2024



Innhold

| | |
|--|----|
| Hovedtall Avinor konsern | 3 |
| Styrets rapport | 4 |
| Sammendratt konsolidert resultatregnskap | 9 |
| Sammendratt konsolidert utvidet resultat | 10 |
| Sammendratt konsolidert balanse | 11 |
| Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen | 13 |
| Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling | 14 |
| Noter | 15 |
| Alternative resultatmål | 32 |

Om Avinor

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

Avinor utgjør et konsern hvor virksomheten dels er organisert i divisjoner og dels i juridiske enheter (datterselskaper). Finansielt sett drives lufthavnsvirksomheten som ett luftfartssystem. Flysikringstjenesten er egenfinansiert ved at tjenestene prises etter internasjonale bestemmelser. Antall ansatte er ca. 2700 og årlige driftsinntekter utgjør normalt i størrelsesorden 11 milliarder kroner.

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

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

Avinors hovedkontor er i Oslo.

Hovedtall Avinor konsern

Årsregnskap 2024

| | JULI-SEPTEMBER | | JANUAR-SEPTEMBER | | ÅR |
|--|----------------|--------|------------------|--------|--------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Inntekter lufthavnvirksomhet * | 2 972 | 2 769 | 7 867 | 7 312 | 9 676 |
| Inntekter flysikringstjeneste * | 642 | 601 | 1 785 | 1 667 | 2 214 |
| Andre inntekter, ufordelte inntekter og eliminerings | (188) | (157) | (572) | (262) | (376) |
| Sum inntekter konsern | 3 426 | 3 213 | 9 080 | 8 717 | 11 514 |
| EBITDA konsern ** | 1 567 | 1 513 | 3 175 | 2 919 | 3 559 |
| Justert EBITDA konsern ** | 1 637 | 1 511 | 3 084 | 2 757 | 3 307 |
| Resultat etter skatt konsern | 646 | 492 | 696 | 347 | 304 |
| Totale eiendeler | | | 53 347 | 47 384 | 47 814 |
| Egenkapital | | | 14 903 | 14 061 | 13 461 |
| Egenkapital/totalkapital ** | | | 27,9 % | 29,7 % | 28,2 % |
| EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon ** | | | 41,9 % | 40,5 % | 39,2 % |
| Antall flypassasjerer (i 1000) | 14 571 | 13 983 | 38 890 | 37 225 | 49 015 |
| Antall flybevegelser (i 1000) | 164 | 165 | 467 | 473 | 624 |
| Antall service units (i 1000) | 690 | 661 | 1 861 | 1 754 | 2 329 |
| Punktlighet **/** | | | 84 % | 83 % | 83 % |
| Regularitet **/** | | | 98 % | 98 % | 99 % |

* Trafikkinntekter, kommersielle inntekter og konserninterne inntekter

** Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

*** siste 12 måneder

Styrets rapport

HØYDEPUNKTER

I løpet av de ni første månedene i 2024 reiste 38,9 millioner passasjerer via Avinor sine lufthavner, en økning på 4,5 prosent sammenliknet med samme periode i 2023. For tredje kvartal isolert sett var passasjerveksten 4,2 prosent.

Konsernets totale inntekter for de ni første månedene i 2024 endte på 9 080 mill. kr. Justert for andre inntekter var inntektsveksten på 6,5 prosent. Veksten i driftskostnader i samme periode (justert for andre kostnader) var på 4,0 prosent (justerte inntekter og kostnader er beregnet i vedlegget «alternative resultatmål»).

Avinor-konsernet har helt siden pandemien vært i en krevende økonomisk situasjon. Dette skyldes flere faktorer som at avgiftsinntektene for bruk av lufthavnene under pandemien og frem til 2024 ikke ble indeksregulerte, tax-free kvotene ble kuttet i to omganger og trafikkinnhenting etter pandemiårene har tatt lengre tid enn forventet. Samlet har dette medført svakere vekst i både trafikkinntekter og kommersielle inntekter for konsernet.

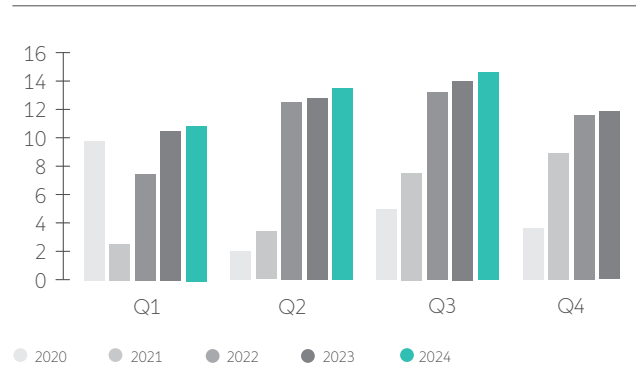
I tillegg har Avinor-konsernet blitt pålagt både flere samfunnsplagte oppgaver uten tilhørende kostnadsinndekning og gjennomføring av flere store investeringer som delvis skal dekkes av konsernet. Tiltak for å forbedre inntekter og resultat har de siste årene hatt høy prioritet i Avinor. Det har vært løpende dialog med eier i lang tid om hvordan Avinor kan sikres bærekraftige finansielle rammebetingelser. Basert på eierdialogen samt forslag til statsbudsjett for 2025 fremgår det at realvekst i Avinors avgifter er viktigste virkemiddel for å oppnå nødvendig resultatforbedring som sikrer dette. Samferdselsdepartementet bekrefter i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» at de med sitt flerårige rammevedtak for lufthavnsavgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning med om lag 1,7 milliarder kroner implementert over de neste tre til fem årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer forslaget i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 mill. kr. og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Det henvises til note 7 for ytterligere beskrivelser.

Avinors vurdering er at disse tiltakene vil kunne gi et tilstrekkelig handlingsrom til å oppnå bærekraftige finansielle rammebetingelser basert på de siste oppdaterte prognosene som er lagt til grunn ved avleggelsen av denne delårsrapporten. Samtidig vil dette opprettholde sikker og stabil drift av lufthavnene i Norge og den nasjonale flysikringstjenesten som forutsatt i samfunnsoppdraget.

TRAFIKKUTVIKLING

38,9 millioner passasjerer reiste via Avinor sine lufthavner i løpet av de ni første månedene i 2024, en økning på 4,5 prosent i forhold til tilsvarende periode i 2023. For tredje kvartal isolert sett reiste 14,6 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 4,2 prosent i forhold til tredje kvartal i 2023. Det er utenlandstrafikken som driver passasjerveksten og står i perioden januar – september 2024 for 43 prosent av passasjertrafikken, opp fra 42 prosent i tilsvarende periode i 2023.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i passasjerer for de siste fem årene.



For januar - september 2024 har passasjerveksten (sammenliknet med tilsvarende periode i 2023) vært på 8,7 prosent for utenlandstrafikk og 1,6 prosent for innenlandstrafikk. For tredje kvartal isolert sett var passasjerveksten for utenlandstrafikk 7,7 prosent, mens innenlandstrafikken hadde en økning på 1,3 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - SEPTEMBER

| PASSASJERER (1000) | 2024 | 2023 | ENDRING |
|----------------------|--------|--------|---------|
| Oslo lufthavn | 20 163 | 19 225 | 4,9 % |
| Bergen lufthavn | 4 976 | 4 822 | 3,2 % |
| Stavanger lufthavn | 3 006 | 2 974 | 1,1 % |
| Trondheim lufthavn | 3 023 | 3 000 | 0,8 % |
| Regionale lufthavner | 7 722 | 7 205 | 7,2 % |
| Avinor konsern | 38 890 | 37 225 | 4,5 % |

Antallet flybevegelser fra januar til og med september 2024 har gått ned med 1,5 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2023. For internasjonale flybevegelser har det vært en økning på 5 prosent, mens flybevegelser innenlands har hatt en nedgang på 3,7 prosent.

Flyelskapenes sommerprogram, som gikk mellom 31. mars og 26. oktober, har medført økt antall flybevegelser og trafikkøkning i både andre og tredje kvartal. Mye av trafikkveksten har kommet som følge av økt utenlandsk passasjertrafikk til Norge, blant annet drevet av gunstig valutakurs for utlendinger på besøk i Norge.

Offshore-trafikken har per september 2024 hatt en nedgang i antall passasjerer på 6,1 prosent og en nedgang på 6,6 prosent i antall flybevegelser sammenliknet med perioden januar – september 2023.

Selv om antallet passasjerer har gått opp i 2024 er det nedgang i antallet flybevegelser. Antallet passasjerer per flygning er dermed økende. Fyllingsgraden har vært rekordhøye 73,4 prosent hittil i år, fordelt på 76,9 prosent på utland og 70,9 prosent på innland.

Det er forventet en positiv kapasitetsutvikling det nærmeste halvåret, basert på innmeldte kapasitetsplaner fra flyselskapene, med 2,8 prosent vekst i fjerde kvartal 2024 og 5,2 prosent i første kvartal 2025. Veksten forventes å avta til 0,7 prosent i andre kvartal 2025 og tilnærmet uendret i tredje kvartal 2025. Det forventes følgelig en svak økning i passasjerutvikling i neste års sommerprogram.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinor konsern

FINANSIELLE HOVEDTALL- RESULTAT

| BELØP I MNOK | JULI-SEPTEMBER | | | JANUAR-SEPTEMBER | | |
|----------------------------|----------------|---------|---------|------------------|---------|---------|
| | 2024 | 2023 | ENDRING | 2024 | 2023 | ENDRING |
| Driftsinntekter | 3 426 | 3 213 | 6,6 % | 9 080 | 8 717 | 4,2 % |
| Driftskostnader | (1 859) | (1 700) | 9,4 % | (5 905) | (5 798) | 1,8 % |
| EBITDA * | 1 567 | 1 513 | | 3 175 | 2 919 | |
| Driftsresultat | 989 | 948 | | 1 467 | 1 242 | |
| Driftsmargin | 28,9 % | 29,5 % | | 16,2 % | 14,2 % | |
| Resultat etter skatt | 646 | 492 | | 696 | 347 | |
| Justerte driftsinntekter * | 3 422 | 3 207 | 6,7 % | 9 056 | 8 502 | 6,5 % |
| Justerte driftskostnader * | (1 785) | (1 696) | 5,2 % | (5 973) | (5 745) | 4,0 % |
| Justert EBITDA * | 1 637 | 1 511 | | 3 084 | 2 757 | |
| Justert driftsresultat * | 1 059 | 945 | | 1 375 | 1 080 | |
| Justert driftsmargin | 31,0 % | 29,5 % | | 15,2 % | 12,7 % | |

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for januar – september 2024 utgjorde 9 080 mill. kr, en økning på 363 mill. kr mot tilsvarende periode i 2023. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 107 mill. kr til 5 905 mill. kr. Resultatet for de ni første månedene i 2024 inkluderer andre poster tilsvarende en netto kostnadsreduksjon på 92 mill. kr sammenliknet med en netto kostnadsreduksjon på 162 mill. kr for tilsvarende periode i 2023.

Justert inntektsvekst i 2024 sammenliknet med 2023 var på henholdsvis 6,7 prosent for tredje kvartal isolert og 6,5 prosent akkumulert per september. Dette har i sin helhet sammenheng med høyere passasjervolum og antall flybevegelser. I løpet av de ni første månedene i 2023 hadde konsernet andre inntekter på 215 mill. kr, hovedsakelig fra forsikringsoppgjør for bygging av nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn, sammenliknet med 24 mill. kr i 2024 (se note 5).

Justerte driftskostnader har i 2024, sammenliknet med 2023, økt med henholdsvis 5,2 prosent for tredje kvartal isolert og 4,0 prosent akkumulert per september. Dette er hovedsakelig relatert

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 84 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

FLYSIKKERHET

Det har i 2024 ikke vært luftfartsulykker eller andre alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor har vært medvirkende part.

til lønnsoppgjør. Konsernets generelle lønnsvekst har vært på nivå med frontfagsmodellen. Konsernet arbeider aktivt med å erstatte innleie av konsulenter til faste ansatte, særlig innenfor teknologi. Andre driftskostnader har vært relativt stabile. Konsernet har søkt om og fått godkjent refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonsbeløpet på 214 mill. kr er mottatt per 30. september 2024. Refusjonens resultat effekt er presentert som en kostnadsreduksjon i lønn og andre personalkostnader. Konsernet har i løpet av de ni første månedene i 2024 kostnadsført 146 mill. kr knyttet til avsetning for miljøforpliktelser (se note 13) og sluttavtaler (se note 5).

Avinor arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene i den løpende driften. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast og nødvendig for å opprettholde sikker og stabil drift som forutsatt i samfunnsoppdraget. Konsernets justerte EBITDA for perioden januar – september 2024 var 3 084 mill. kr, en økning på 326 mill. kr sammenliknet med tilsvarende periode i 2023.

Konsernets totale av- og nedskrivninger for de ni første månedene i 2024 utgjorde 1 709 mill. kr. (1 678 mill. kr. for januar – september 2023).

Konsernets netto finansresultat for de ni første månedene i 2024 ble minus 575 mill. kr (minus 798 mill. kr januar – september 2023). Konsernet utstedte i mai 2024 obligasjoner for totalt 500 mill. euro (5,8 mrd. kr). Økning i lån, økt kontantbeholdning samt økte rentenivåer medfører både høyere finansinntekter og finanskostnader. Sammenliknet med de første ni månedene i 2023, forklarer realiserte og urealiserte effekter knyttet til valuta og derivater forbedret finansresultat for perioden januar – september 2024.

Konsernet hadde i perioden januar – september 2024 et resultat etter skatt på 696 mill. kr (347 mill. kr. i januar – september 2023). Tredje kvartal isolert viste et overskudd på 646 mill. kr, en forbedring på 154 mill. kr i forhold til tredje kvartal i 2023.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - SEPTEMBER

| | 2024 | 2023 | ENDRING |
|---|---------|---------|---------|
| Justerte driftsinntekter* | 7 861 | 7 306 | 7,6 % |
| Justerte driftskostnader* | (6 220) | (5 808) | 7,1 % |
| Justert driftsresultat* | 1 641 | 1 498 | |
| Justerte driftsinntekter per passasjer* | 202 | 196 | 3,0 % |
| Justerte driftskostnader per passasjer* | (160) | (156) | 2,5 % |
| Justert driftsresultat per passasjer* | 42 | 40 | 4,8 % |
| Justert driftsmargin | 20,9 % | 20,5 % | |

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 7 861 mill. kr i de ni første månedene i 2024, en økning på 7,6 prosent i forhold til tilsvarende periode foregående år. Både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer var drivere for inntektsveksten på 7,6 prosent mens passasjerveksten i perioden var på 4,5 prosent. Kommersiell inntekter utgjør 56,3 prosent av totale driftsinntekter for lufthavndriften i januar – september 2024, mot 54,8 prosent i tilsvarende periode i 2023.

Justerte driftskostnader var 6 220 mill. kr i perioden januar – september 2024, en økning på 7,1 prosent i forhold til tilsvarende periode i 2023. Dette er hovedsakelig relatert til lønnsoppgjør, mens andre driftskostnader var relativt stabile. Avinorkonsernet har søkt om og fått godkjent refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. 136 mill. kr av refusjonen er presentert som kostnadsreduksjon i Lønn og andre personalkostnader for lufthavndrift.

Justerte driftskostnader per passasjer har vært svakt økende i perioden januar – september 2024 sammenliknet med tilsvarende periode i 2023 Justert driftsresultat ble 1 641 mill. kr mot 1 498 mill. kr i tilsvarende periode i 2023. Forbedringen kommer som følge av høyere antall passasjerer samt noe forbedring i resultat per passasjer.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - SEPTEMBER

| BELØP I MNOK | 2024 | 2023 | ENDRING |
|---------------------------|---------|---------|---------|
| Justerte driftsinntekter* | 1 785 | 1 667 | 7,1 % |
| Justerte driftskostnader* | (1 762) | (1 630) | 8,1 % |
| Justert driftsresultat* | 23 | 37 | |
| Justert driftsmargin | 1,3 % | 2,2 % | |

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 1 785 mill. kr i perioden januar – september 2024, en økning på 7,1 prosent i forhold til tilsvarende periode i 2023. Inntektsveksten har sammenheng med økningen i antall service units på 6,1 prosent så langt i 2024 sammenliknet med i 2023.

Justerte driftskostnader var 1 762 mill. kr i perioden januar – september 2024, en økning på 8,1 prosent i forhold til samme periode i 2023. Dette er relatert til lønnsoppgjør og konserninterne kostnader. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprojekter som medfører økte prosjektkostnader. Avinorkonsernet har søkt om og fått godkjent refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. 78 mill. kr av refusjonen er presentert som kostnadsreduksjon i Lønn og andre personalkostnader for flysikring.

Justert driftsresultat i perioden januar – september 2024 ble 24 mill. kr mot 37 mill. kr i tilsvarende periode i 2023.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

| BELØP I MNOK | 30. SEPTEMBER 2024 | 31. DESEMBER 2023 | ENDRING |
|----------------------|--------------------|-------------------|---------|
| Anleggsmidler | 44 222 | 44 666 | (444) |
| Omløpsmidler | 9 125 | 3 149 | 5 977 |
| Totale eiendeler | 53 347 | 47 814 | 5 533 |
| Egenkapital | 14 903 | 13 461 | 1 441 |
| Forpliktelser | 5 379 | 6 060 | (681) |
| Langsiktig gjeld | 24 907 | 22 916 | 1 992 |
| Kortsiktig gjeld | 8 158 | 5 377 | 2 781 |
| Egenkapital og gjeld | 53 347 | 47 814 | 5 533 |
| Rentebærende gjeld * | 29 267 | 24 556 | 4 711 |

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Totale eiendeler per 30. september 2024 endte på 53,3 mrd. kr, en økning på 11,6 prosent siden 31. desember 2023. Økningen forklares hovedsakelig økt beholdning av kontanter og kontantekvivalenter som følge av emisjonen av obligasjoner i mai 2024. Økningen i kortsiktig gjeld skyldes i stor grad reklassifisering fra langsiktig til kortsiktig gjeld av obligasjoner som forfaller til betaling i andre kvartal 2025.

Det er kontinuerlig fokus på prioritering og tett oppfølging av prosjektporteføljen. Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter. Særlig investeringer til oppgradering av bagasjehåndteringsanlegg på Oslo lufthavn og myndighetspålagte prosjekter knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåking av luftrom bidrar til høye investeringer.

Konsernets bokførte egenkapital per 30. september 2024 var på 14,9 mrd. kr og egenkapital i forhold til totalkapitalen var på 27,9 prosent. Dette er en nedgang på 0,3 prosentpoeng i forhold til 31. desember 2023 og skyldes emisjon av nye obligasjoner i mai 2024. Vedtektsfestet egenkapital (egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, definert og beregnet i vedlegget alternative resultatmål) per 30. september 2024 endte på 41,9 prosent. I ekstraordinær generalforsamling 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40,0 prosent til minimum 35,0 prosent.

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Deler av konsernets pensjonsmidler er knyttet opp mot avkastningen i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Positiv verdiutvikling for SPU i første ni måneder av 2024 medfører nedgang i netto balanseført pensjonsforpliktelse. Se note 8 for ytterligere detaljer av periodens bevegelse i netto pensjonsforpliktelse. Andre forpliktelser knytter seg hovedsakelig til balanseført forpliktelse for miljøoppryddingskostnader. Det vises til note 13 for ytterligere informasjon rundt miljøforpliktelsen.

Konsernets rentebærende gjeld per 30. september 2024 beløper seg til 29,3 mrd. kr., hvorav 5,0 mrd. kr. er kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR-SEPTEMBER

| BELØP I MNOK | 2024 | 2023 | ENDRING |
|--|---------|---------|---------|
| Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | 2 823 | 2 571 | 251 |
| Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | (2 366) | (2 066) | (299) |
| Kontantstrøm fra betaling av renter | (669) | (519) | (150) |
| Kontantstrøm før endring av gjeld* | (213) | (14) | (198) |

* Definert og beregnet i vedlegget "alternative resultatmål"

Konsernet hadde i perioden januar – september 2024 en kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på pluss 2 823 mill. kr, mens kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter utgjorde minus 2 366 mill. kr. Etter betalte renter på 669 mill. kr utgjorde konsernets kontantstrøm før endring av gjeld minus 213 mill. kr.

I mai 2024 utstedte konsernet obligasjonslån på 5,8 mrd. kr. I løpet av de ni første månedene i 2024 har konsernet nedbetalt langsiktig gjeld med 515 mill. kr og redusert sertifikatgjelden med netto 750 mill. kr. Økningen i konsernets beholdning av kontanter og kontantekvivalenter for januar – september 2024 ble dermed 4 304 mill. kr. Kontantbeholdningen er høy i påvente av forfallsbetalinger av rentebærende forpliktelser på 4,1 mrd. kr i 2025.

Per 30. september 2024 hadde konsernet en likviditetsreserve på 10 mrd. kr. Dette er fordelt med 5,7 mrd. kr i kontanter og kontantekvivalenter og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 1,7 for konsernet, en nedgang fra 2,2 som ble rapportert som akkumulert H1-verdi per utgang 2023. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 4,0 (en nedgang fra 4,2 som ble rapportert per utgang av 2023). N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per utgang september 2024 på 50,1, noe som er en nedgang fra 65,9 per utgang 2023.

RISIKOFORHOLD

Avinor er eksponert for et bredt spekter av risikoer som kan påvirke konsernets virksomhet, økonomiske resultater og finansielle stilling. Faktorer som kan medføre bortfall av flytrafikkvolum vil kunne ha vesentlig negativ påvirkning på Avinor. Disse inkluderer eksempelvis endringer i geopolitiske forhold, reisevaner, regulatoriske forhold og endring i flyselskapenes strategiske ruteføringer.

Sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming er en av konsernets langsiktige prioriteringer og styrende for all operasjonell aktivitet i konsernet.

Det henvises til kapittel 6 «Risikoforhold» i konsernets Års- og bærekraftrapport for 2023 for ytterligere beskrivelser av de vesentligste risikoene og usikkerhetene som kan påvirke Avinors virksomhet.

Per avleggelsen av denne delårsrapporten har risikoen for nedskrivning av den kontantgenererende enheten «Underveistjenester» økt som følge av det fra og med 2025 starter en ny referanseperiode for underveistjenester som vil gjelde til og med 2029. Tjenesteleveransen er regulert av EU, og formålet er at brukere av luftrom skal belastes leverandørene sine faktiske kostnader i tillegg til avkastning på bundet kapital. Ytelsesplanen beskriver en risikodeling mellom leverandør og luftromsbrukere for avvik i trafikk og kostnader i referanseperiodene. Regulator har for kommende referanseperiode basert avgiftsnivået på andre trafikkprognoser enn hva Avinor legger til grunn. Det er dermed økt risiko for at det kan oppstå et misforhold mellom underveisavgifter som kreves inn og det kostnadsnivået Avinor har estimert som nødvendig for å drifte underveistjenestene i kommende referanseperiode. Det vises til note 7 for ytterligere beskrivelser.

Det har ikke blitt identifisert faktorer som i betydelig grad endrer de andre risikoforholdene.

FRAMTIDSUTSIKTER

Avinor forventer lav, stabil vekst i trafikkutviklingen frem mot 2030 der estimert antall passasjerer er 54,9 millioner. Estimater hensyntar effekter av økte lufthavnavgifter de neste årene. Utenlandsk passasjertrafikk til Norge forventes å ha fortsatt god vekst, mens innenrikstrafikken forventes å stabilisere seg med lav vekst.

Luftfarten i Norge må være konkurransedyktig og håndtere krav til en betydelig teknologitvilling, samt står foran en periode med store investeringer for å møte det grønne skiftet og forventning om fossilfri luftfart innen 2050. Dette arbeidet skal Avinor være en aktiv bidragsyter til. Regjeringen prioriterer i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 en ramme på 1 mrd. kr for å fremskynde omstillingen til null- og lavutslippsluftfart. Avinor og Luftfartstilsynet har inngått samarbeidsavtale om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart for å redusere barrierer for testing og demonstrasjon av ny teknologi med mål om fremskyndet innfasing.

Avinors vitenskapsbaserte klimamål ble nylig godkjent av SBTi og er i tråd med Parisavtalen. Reduksjon av klimagassutslipp står sentralt i Avinors strategi. Flytrafikken er den dominerende kilden til utslipp fra luftfartsbransjen, men alle aktører må ta ansvar for systematisk utslippsreduksjon. Avinors mål er å redusere egne utslipp (scope 1 og 2) med 42 prosent i 2030 sammenlignet med 2022. Noen av de viktigste tiltakene er å etablere et biogassanlegg

ved Svalbard lufthavn, fortsette innfasing av elektriske kjøretøy der det er mulig og bruke avansert biodiesel i de tunge kjøretøyene. Ytterligere effektivisering av luftrommet, slik at flyselskapene bruker mindre drivstoff, og en pådriver for innfasing og produksjon av bærekraftig flydrivstoff vil være andre viktige områder for oppnåelse av forpliktete klimamål.

Avinor har konkludert med at det per 30. september 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for de kontantgenererende enhetene lufthavnvirksomhet og underveistjenester. Redegjørelsen i note 7 for nedskrivningsvurderinger viser de viktigste forutsetningene for å oppnå bærekraftige finansielle rammebetingelser. I tillegg til kontinuerlig forbedring av intern drift, er realvekst i Avinors avgifter viktigste virkemiddel for å oppnå nødvendig resultatforbedring som sikrer dette. Samferdselsdepartementet bekrefter i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» at de med sitt rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning med om lag 1,7 mrd. kr. implementert over de neste tre til fem årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer forslaget i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 mill. kr. og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Endelig realisering av disse tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt bærekraftige finansielle rammebetingelser.

Oslo, 27. november 2024
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT KONSOLIDERT RESULTATREGNSKAP

/

| | NOTE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | AR |
|--|------|------------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Trafikkinntekter | 4 | 1 611,6 | 1 508,0 | 4 365,1 | 4 098,3 | 5 400,8 |
| Kommersielle inntekter | 4 | 1 810,0 | 1 699,0 | 4 691,1 | 4 403,5 | 5 893,3 |
| Andre inntekter | 5 | 4,6 | 6,0 | 24,1 | 215,2 | 219,6 |
| Sum driftsinntekter | | 3 426,2 | 3 213,0 | 9 080,3 | 8 717,1 | 11 513,7 |
| Varekostnader | | (38,7) | (29,4) | (110,0) | (126,5) | (191,7) |
| Lønn og andre personalkostnader | 8 | (891,4) | (819,9) | (2 934,0) | (2 922,8) | (3 996,5) |
| Andre driftskostnader | 12 | (871,2) | (847,1) | (2 714,9) | (2 695,4) | (3 799,0) |
| Andre kostnader | 5 | (57,4) | (3,4) | (146,2) | (53,1) | 33,0 |
| Sum driftskostnader | | (1 858,8) | (1 699,9) | (5 905,0) | (5 797,8) | (7 954,3) |
| Resultat før av- og nedskrivninger (EBITDA) | | 1 567,4 | 1 513,2 | 3 175,3 | 2 919,3 | 3 559,5 |
| Av- og nedskrivninger | 6 | (578,0) | (565,1) | (1 708,5) | (1 677,5) | (2 256,9) |
| Driftsresultat | | 989,4 | 948,1 | 1 466,8 | 1 241,8 | 1 302,5 |
| Finansinntekter | | 96,7 | 17,7 | 134,5 | 43,8 | 65,0 |
| Finanskostnader | | (270,1) | (184,7) | (675,5) | (537,1) | (736,2) |
| Netto effekt valuta og derivater | | 11,8 | (149,9) | (33,7) | (304,3) | (233,2) |
| Finansresultat | | (161,6) | (316,9) | (574,7) | (797,6) | (904,3) |
| Resultat før skattekostnad | | 827,8 | 631,2 | 892,1 | 444,3 | 398,2 |
| Skattekostnad | 2 | (181,8) | (138,8) | (195,7) | (97,5) | (94,1) |
| Resultat etter skatt | | 645,9 | 492,3 | 696,5 | 346,8 | 304,1 |
| Tilordnet: | | | | | | |
| Aksjonær | | 645,9 | 492,3 | 696,5 | 346,8 | 304,1 |

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

/

| | JULI-SEPTEMBER | | JANUAR-SEPTEMBER | | AR |
|---|----------------|--------|------------------|--------|---------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Resultat etter skatt | 645,9 | 492,3 | 696,5 | 346,8 | 304,1 |
| Utvidet resultat: | | | | | |
| Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse | 235,3 | 265,7 | 456,2 | 340,6 | (417,4) |
| Skatteeffekt | (52,0) | (59,0) | (100,6) | (75,4) | 91,2 |
| Sum poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt | 183,3 | 206,8 | 355,6 | 265,2 | (326,2) |
| Kontantstrømsikring | 706,2 | 79,9 | 499,0 | 116,4 | 161,0 |
| Skatteeffekt | (155,4) | (17,6) | (109,8) | (25,6) | (35,4) |
| Sum poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt | 550,9 | 62,3 | 389,2 | 90,8 | 125,6 |
| Sum utvidet resultat etter skatt | 734,2 | 269,1 | 744,8 | 356,0 | (200,6) |
| Totalresultat | 1 380,1 | 761,4 | 1 441,3 | 702,8 | 103,5 |
| Tilordnet: | | | | | |
| Aksjonær | 1 380,1 | 761,4 | 1 441,3 | 702,8 | 103,5 |

SAMMENDRATT BALANSE

/XXXX/XXXX

| | NOTE | 30. SEPTEMBER 2024 | 30. SEPTEMBER 2023 | 31. DESEMBER 2023 |
|--------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| EIENDELER | | | | |
| Anleggsmidler | | | | |
| Utsatt skattefordel | | 1 540,4 | 1 744,1 | 1 904,3 |
| Andre immaterielle eiendeler | 6,7 | 592,1 | 626,0 | 607,7 |
| Anlegg under utførelse, immaterielle | 6,7 | 1 561,5 | 1 026,0 | 1 113,6 |
| Sum immaterielle eiendeler | | 3 694,0 | 3 396,1 | 3 625,6 |
| Varige driftsmidler | | 34 844,2 | 34 415,6 | 34 468,4 |
| Anlegg under utførelse | | 3 106,8 | 3 382,9 | 3 580,2 |
| Bruksretteeiendeler | | 553,3 | 342,7 | 327,6 |
| Sum varige driftsmidler | 6,7 | 38 504,3 | 38 141,2 | 38 376,2 |
| Derivater | 10 | 1 964,4 | 2 393,0 | 2 624,8 |
| Andre finansielle anleggsmidler | | 59,1 | 42,4 | 39,2 |
| Sum finansielle anleggsmidler | | 2 023,5 | 2 435,3 | 2 664,0 |
| Sum anleggsmidler | | 44 221,8 | 43 972,6 | 44 665,8 |
| Omløpsmidler | | | | |
| Varer | | 47,4 | 40,7 | 61,6 |
| Fordringer | 11 | 2 387,4 | 1 962,0 | 1 640,8 |
| Derivater | 10 | 963,7 | 17,9 | 23,1 |
| Kontanter og kontantekvivalenter | 9 | 5 726,7 | 1 390,7 | 1 423,3 |
| Sum omløpsmidler | | 9 125,3 | 3 411,4 | 3 148,7 |
| SUM EIENDELER | | 53 347,1 | 47 383,9 | 47 814,5 |

SAMMENDRATT BALANSE

/XXXXX XXXX

| | NOTE | 30. SEPTEMBER 2024 | 30. SEPTEMBER 2023 | 31. DESEMBER 2023 |
|---------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| EGENKAPITAL OG GJELD | | | | |
| Egenkapital | | | | |
| Aksjekapital | | 5 400,1 | 5 400,1 | 5 400,1 |
| Opptjent egenkapital | | 11 677,5 | 11 023,6 | 10 981,0 |
| Andre egenkapitalkomponenter | | (2 174,9) | (2 363,1) | (2 919,7) |
| Sum egenkapital | | 14 902,7 | 14 060,7 | 13 461,4 |
| Gjeld | | | | |
| Pensjonsforpliktelse | 8,13 | 4 484,5 | 4 436,8 | 5 207,7 |
| Andre forpliktelse | 13 | 894,2 | 959,9 | 852,3 |
| Sum avsetning for forpliktelse | | 5 378,7 | 5 396,7 | 6 060,0 |
| Lån fra Staten | 9,10 | - | 83,3 | - |
| Annen langsiktig gjeld | 9,10 | 23 795,8 | 21 402,7 | 21 865,0 |
| Derivater | 10 | 595,9 | 1 268,0 | 734,5 |
| Leieforpliktelse | 9,10 | 515,7 | 324,1 | 316,2 |
| Sum langsiktig gjeld | | 24 907,3 | 23 078,1 | 22 915,7 |
| Sertifikatgjeld | 9,10 | 750,0 | 750,0 | 1 499,9 |
| Leverandørgjeld | | 629,4 | 597,0 | 767,5 |
| Betalbar skatt | | 42,3 | - | - |
| Skyldige offentlige avgifter | | 319,1 | 414,0 | 331,0 |
| Derivater | 10 | 56,2 | 97,7 | 25,5 |
| Første års avdrag langsiktig gjeld | 9,10 | 4 134,8 | 971,5 | 832,6 |
| Leieforpliktelse | 9,10 | 70,3 | 48,4 | 42,1 |
| Annen kortsiktig gjeld | 11 | 2 156,3 | 1 970,0 | 1 878,8 |
| Sum kortsiktig gjeld | | 8 158,5 | 4 848,5 | 5 377,4 |
| Sum gjeld | | 38 444,5 | 33 323,3 | 34 353,1 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | | 53 347,1 | 47 383,9 | 47 814,5 |

SAMMENDRATT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

/

| | NOTE | AKSJEKAPITAL | OPPTJENT EGENKAPITAL | AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP) | SIKRINGS-RESERVER | ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER | SUM |
|---|------|--------------|----------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|----------|
| Egenkapital 1. januar 2023 | | 5 400,1 | 10 676,9 | (2 137,1) | (581,8) | (2 719,1) | 13 357,9 |
| Resultat etter skatt | | | 346,8 | | | | 346,8 |
| Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt | | | | 265,2 | | 265,2 | 265,2 |
| Kontantstrømsikring - etter skatt | | | | | 90,8 | 90,8 | 90,8 |
| Totalresultat | | | 346,8 | 265,2 | 90,8 | 356,0 | 702,8 |
| Egenkapital 30. september 2023 | | 5 400,1 | 11 023,6 | (1 871,8) | (491,0) | (2 363,1) | 14 060,7 |
| Egenkapital 1. januar 2024 | | 5 400,1 | 10 981,0 | (2 463,3) | (456,2) | (2 919,7) | 13 461,4 |
| Resultat etter skatt | | | 696,5 | | | | 696,5 |
| Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt | | | | 355,6 | | 355,6 | 355,6 |
| Kontantstrømsikring, etter skatt | | | | | 389,2 | 389,2 | 389,2 |
| Totalresultat | | | 696,5 | 355,6 | 389,2 | 744,8 | 1 441,3 |
| Egenkapital 30. september 2024 | | 5 400,1 | 11 677,5 | (2 107,7) | (67,0) | (2 174,9) | 14 902,7 |

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

/

| | NOTE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | AR |
|--|------|------------------|----------------|--------------------|------------------|------------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | | | | | | |
| Resultat før skatt | | 827,8 | 631,2 | 892,1 | 444,3 | 398,2 |
| Av- og nedskrivninger | | 578,0 | 565,1 | 1 708,5 | 1 677,5 | 2 256,9 |
| Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler | | 1,0 | 1,8 | 2,6 | 1,6 | 0,1 |
| Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster) | | (25,1) | (15,8) | (40,3) | (101,2) | (114,4) |
| Netto finansposter | | 161,6 | 316,9 | 574,7 | 797,6 | 904,3 |
| Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter | | 21,4 | (66,2) | 32,3 | 7,1 | 9,4 |
| Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld | | 85,9 | 154,9 | (183,3) | (345,8) | (110,9) |
| Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger | 8 | (317,5) | (645,1) | (266,9) | (536,5) | (523,7) |
| Endringer i andre tidsavgrensningsposter | | 80,4 | 320,8 | (32,5) | 581,9 | 467,0 |
| Innbetalinger av renter | | 97,1 | 17,8 | 135,3 | 44,8 | 66,8 |
| Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | | 1 510,6 | 1 281,2 | 2 822,5 | 2 571,1 | 3 353,8 |
| Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter | | | | | | |
| Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteieendeler | | (1 206,1) | (1 157,6) | (3 652,6) | (2 529,8) | (4 327,4) |
| Innbetalinger fra investeringstilskudd | | 485,1 | 450,0 | 1 300,9 | 450,0 | 1 525,0 |
| Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteieendeler | | 1,3 | 3,3 | 5,9 | 8,8 | 10,5 |
| Inn/(utbetalinger) fra andre investeringer | | (3,9) | (5,3) | (19,9) | 4,6 | (8,4) |
| Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | | (723,6) | (709,6) | (2 365,7) | (2 066,4) | (2 800,4) |
| Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter | | | | | | |
| Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld | 9 | - | - | 5 780,9 | - | - |
| Nedbetalinger av rentebærende gjeld | 9 | (10,1) | (21,9) | (514,8) | (533,4) | (1 020,6) |
| Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld | 9 | - | - | 1 650,0 | 1 499,9 | 3 000,0 |
| Nedbetalinger av sertifikatgjeld | 9 | (400,0) | - | (2 400,0) | (750,0) | (1 500,1) |
| Utbetalinger av renter | | (157,2) | (50,6) | (669,5) | (519,0) | (798,1) |
| Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter | | (567,3) | (72,6) | 3 846,6 | (302,5) | (318,7) |
| Netto endring kontanter og kontantekvivalenter | | 219,7 | 499,1 | 4 303,4 | 202,1 | 234,7 |
| Kontanter og kontantekvivalenter periodestart | | 5 507,0 | 891,6 | 1 423,3 | 1 188,6 | 1 188,6 |
| Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt | | 5 726,7 | 1 390,7 | 5 726,7 | 1 390,7 | 1 423,3 |

NOTER

NOTE 1 Generell informasjon

Avinorkonsernet består av Avinor AS med datterselskaper. Konsernets formål er å 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 hovedvirksomheten, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene. Hovedkontoret er i Oslo, Drammensveien 144.

Delårsrapporten for 3. kvartal og første ni måneder av 2024 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Styret vedtok delårsrapporten den 27. november 2024.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for 3. kvartal og første ni måneder av 2024 er avlagt i henhold til IAS 34 Delårsrapportering. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med konsernets årsregnskap for 2023, som inngår i Avinors års- og bærekraftrapport for 2023. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

Skattekostnad i delårsregnskapet

Skattekostnaden i resultatregnskapet består av beregnet betalbar skatt på skattemessig resultat og endring i utsatt skatt. Skattekostnad som relaterer seg til poster ført via utvidet resultat presenteres på egne linjer i oppstilling over utvidet resultat.

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

Betalbar skatt i konsernets balanse er basert på estimert skattemessig overskudd per periodeavslutningstidspunkt.

NOTE 3 Segmentinformasjon

BXXXXX XXXX

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

JULI - SEPTEMBER 2024

| | LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/ UFORDELT | KONSERN ELIMINERING | AVINOR KONSERN |
|---------------------------------|----------------|-------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter | 1 213,1 | 398,5 | - | | 1 611,6 |
| Kommersielle inntekter | 1 715,1 | 48,9 | 46,0 | | 1 810,0 |
| Andre inntekter | 0,8 | 0,5 | 3,3 | | 4,6 |
| Konserninterne inntekter | 42,9 | 194,0 | 385,1 | (622,0) | - |
| Sum driftsinntekter | 2 971,8 | 641,9 | 434,4 | (622,0) | 3 426,2 |
| Varekostnader | (21,0) | (0,9) | (16,9) | | (38,7) |
| Lønn og andre personalkostnader | (422,6) | (351,7) | (117,1) | | (891,4) |
| Andre driftskostnader | (669,2) | (57,1) | (145,0) | | (871,2) |
| Andre kostnader | - | - | (57,5) | | (57,5) |
| Konserninterne kostnader | (426,6) | (151,1) | (44,3) | 622,0 | - |
| Sum driftskostnader | (1 539,4) | (560,8) | (380,6) | 622,0 | (1 858,8) |
| EBITDA | 1 432,4 | 81,1 | 53,8 | | 1 567,4 |
| Av- og nedskrivninger | (512,9) | (10,8) | (54,3) | | (578,0) |
| Driftsresultat | 919,5 | 70,4 | (0,5) | | 989,4 |

LUFTHAVNDRIFT FOR JULI - SEPTEMBER 2024

| | OSLO LUFTHAVN | BERGEN LUFTHAVN | STAVANGER LUFTHAVN | TRONDHEIM LUFTHAVN | REGIONALE LUFTHAVNER | EIENDOM | SUM LUFTHAVNDRIFT |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|----------------------|
| Trafikkinntekter | 613,4 | 170,2 | 110,7 | 87,4 | 231,3 | - | 1 213,1 |
| Kommersielle inntekter | 1 079,3 | 186,1 | 133,0 | 98,6 | 172,7 | 45,4 | 1 715,1 |
| Andre inntekter | 0,0 | - | 0,3 | 0,0 | 0,4 | - | 0,8 |
| Konserninterne inntekter | 4,5 | 0,1 | 2,0 | 0,9 | 29,1 | 6,3 | 42,9 |
| Sum driftsinntekter | 1 697,2 | 356,4 | 246,1 | 186,9 | 433,5 | 51,7 | 2 971,8 |
| Varekostnader | (9,3) | (0,9) | (1,0) | 0,0 | (9,8) | - | (21,0) |
| Lønn og andre personalkostnader | (103,2) | (23,2) | (20,3) | (20,5) | (255,4) | - | (422,6) |
| Andre driftskostnader | (265,5) | (56,0) | (46,8) | (40,2) | (258,0) | (2,7) | (669,2) |
| Andre kostnader | - | - | - | - | - | - | - |
| Konserninterne kostnader | (110,3) | (37,4) | (30,1) | (23,5) | (225,1) | (0,1) | (426,6) |
| Sum driftskostnader | (488,3) | (117,4) | (98,2) | (84,2) | (748,4) | (2,8) | (1 539,4) |
| EBITDA | 1 208,8 | 239,0 | 147,9 | 102,6 | (314,8) | 48,9 | 1 432,4 |
| Av- og nedskrivninger | (237,9) | (67,7) | (35,2) | (28,8) | (132,6) | (10,8) | (512,9) |
| Driftsresultat | 971,0 | 171,3 | 112,7 | 73,8 | (447,4) | 38,1 | 919,5 |

JULI - SEPTEMBER 2023

| | LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/ UFORDELT | KONSERN ELIMINERING | AVINOR KONSERN |
|---------------------------------|----------------|-------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter | 1 132,3 | 375,7 | - | | 1 508,0 |
| Kommersielle inntekter | 1 602,0 | 49,0 | 48,0 | | 1 699,0 |
| Andre inntekter | 1,6 | - | 4,4 | | 6,0 |
| Konserninterne inntekter | 33,3 | 175,9 | 316,1 | (525,4) | - |
| Sum driftsinntekter | 2 769,2 | 600,6 | 368,6 | (525,4) | 3 213,0 |
| Varekostnader | (20,5) | (0,1) | (8,8) | | (29,4) |
| Lønn og andre personalkostnader | (302,3) | (326,9) | (190,7) | | (819,9) |
| Andre driftskostnader | (589,9) | (54,2) | (203,0) | | (847,1) |
| Andre kostnader | - | - | (3,4) | | (3,4) |
| Konserninterne kostnader | (389,5) | (123,2) | (12,7) | 525,4 | - |
| Sum driftskostnader | (1 302,3) | (504,4) | (418,6) | 525,4 | (1 699,9) |
| EBITDA | 1 466,9 | 96,2 | (50,0) | | 1 513,1 |
| Av- og nedskrivninger | (506,0) | (9,9) | (49,3) | | (565,1) |
| Driftsresultat | 961,0 | 86,3 | (99,3) | | 948,0 |

LUFTHAVNDRIFT FOR JULI - SEPTEMBER 2023

| | OSLO LUFTHAVN | BERGEN LUFTHAVN | STAVANGER LUFTHAVN | TRONDHEIM LUFTHAVN | REGIONALE LUFTHAVNER | EIENDOM | SUM LUFTHAVNDRIFT |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|----------------------|
| Trafikkinntekter | 570,8 | 157,4 | 107,3 | 84,5 | 212,3 | - | 1 132,3 |
| Kommersielle inntekter | 999,4 | 175,6 | 127,2 | 94,4 | 163,6 | 41,8 | 1 602,0 |
| Andre inntekter | 0,3 | - | 0,1 | 0,0 | 1,2 | - | 1,6 |
| Konserninterne inntekter | 0,5 | 0,1 | 2,0 | 0,9 | 24,1 | 5,7 | 33,3 |
| Sum driftsinntekter | 1 571,0 | 333,1 | 236,6 | 179,8 | 401,3 | 47,6 | 2 769,2 |
| Varekostnader | (9,3) | (0,2) | (0,9) | (0,2) | (9,9) | - | (20,5) |
| Lønn og andre personalkostnader | (98,7) | (22,4) | (18,9) | (18,5) | (143,9) | - | (302,3) |
| Andre driftskostnader | (256,2) | (50,6) | (42,5) | (32,9) | (205,6) | (2,0) | (589,9) |
| Andre kostnader | - | - | - | - | - | - | - |
| Konserninterne kostnader | (98,3) | (33,3) | (27,4) | (21,2) | (209,2) | (0,1) | (389,5) |
| Sum driftskostnader | (462,5) | (106,6) | (89,7) | (72,8) | (568,5) | (2,1) | (1 302,3) |
| EBITDA | 1 108,4 | 226,5 | 146,8 | 107,0 | (167,3) | 45,4 | 1 466,9 |
| Av- og nedskrivninger | (239,1) | (67,4) | (32,3) | (28,9) | (127,4) | (10,8) | (506,0) |
| Driftsresultat | 869,4 | 159,1 | 114,5 | 78,0 | (294,7) | 34,7 | 961,0 |

JANUAR - SEPTEMBER 2024

| | LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/ UFORDELTE | KONSERN ELIMINERING | AVINOR KONSERN |
|------------------------------------|-----------------|--------------|----------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter | 3 313,9 | 1 051,2 | | | 4 365,1 |
| Kommersielle inntekter | 4 420,6 | 147,1 | 123,4 | | 4 691,1 |
| Andre inntekter | 6,2 | 0,5 | 17,4 | | 24,1 |
| Konserninterne inntekter | 126,3 | 586,5 | 1 152,4 | (1 865,2) | - |
| Sum driftsinntekter | 7 866,9 | 1 785,4 | 1 293,3 | (1 865,2) | 9 080,3 |
| Varekostnader | (54,8) | (3,0) | (52,1) | | (110,0) |
| Lønn og andre personalkostnader 1) | (1 217,9) | (1 025,9) | (690,1) | | (2 934,0) |
| Andre driftskostnader | (2 007,6) | (175,5) | (531,8) | | (2 714,9) |
| Andre kostnader | - | - | (146,2) | | (146,2) |
| Konserninterne kostnader | (1 277,6) | (446,8) | (140,8) | 1 865,2 | - |
| Sum driftskostnader | (4 557,9) | (1 651,3) | (1 561,0) | 1 865,2 | (5 905,0) |
| EBITDA | 3 309,0 | 134,1 | (267,7) | | 3 175,3 |
| Av- og nedskrivninger | (1 526,7) | (32,2) | (149,6) | | (1 708,5) |
| Driftsresultat | 1 782,3 | 101,9 | (417,3) | | 1 466,8 |
| Varige driftsmidler* | 34 009,6 | 394,3 | 1 032,4 | | 35 436,3 |

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

1) Konsernet har søkt om refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonen er godkjent og utbetalt per 30. september 2024. Refusjonens resultateffekt er presentert som en kostnadsreduksjon i Lønn og andre personalkostnader, og allokert med 136 mill. kr til segmentet lufthavndrift (regionale lufthavner) og 78 mill. kr til segmentet flysikring.

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - SEPTEMBER 2024

| | OSLO LUFTHAVN | BERGEN LUFTHAVN | STAVANGER LUFTHAVN | TRONDHEIM LUFTHAVN | REGIONALE LUFTHAVNER | EIENDOM | SUM LUFTHAVNDRIFT |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------|----------------------|
| Trafikkinntekter | 1 627,8 | 453,7 | 317,9 | 258,1 | 656,4 | | 3 313,9 |
| Kommersielle inntekter | 2 727,9 | 464,6 | 348,5 | 265,2 | 483,5 | 130,8 | 4 420,6 |
| Andre inntekter | 2,3 | | 0,9 | 0,1 | 2,8 | | 6,2 |
| Konserninterne inntekter | 12,4 | 0,4 | 5,9 | 2,6 | 86,1 | 18,9 | 126,3 |
| Sum driftsinntekter | 4 370,4 | 918,6 | 673,2 | 526,0 | 1 228,8 | 149,7 | 7 866,9 |
| Varekostnader | (27,5) | (1,7) | (2,6) | (0,8) | (22,1) | | (54,8) |
| Lønn og andre personalkostnader | (429,5) | (91,4) | (77,3) | (76,8) | (542,9) | (0,0) | (1 217,9) |
| Andre driftskostnader | (833,3) | (176,2) | (134,8) | (118,5) | (737,1) | (7,7) | (2 007,6) |
| Andre kostnader | | | | | | | - |
| Konserninterne kostnader | (331,6) | (112,1) | (90,5) | (70,7) | (672,1) | (0,5) | (1 277,6) |
| Sum driftskostnader | (1 621,9) | (381,5) | (305,3) | (266,8) | (1 974,2) | (8,2) | (4 557,9) |
| EBITDA | 2 748,5 | 537,2 | 368,0 | 259,3 | (745,3) | 141,5 | 3 309,0 |
| Av- og nedskrivninger | (701,0) | (203,1) | (106,1) | (86,9) | (397,2) | (32,4) | (1 526,7) |
| Driftsresultat | 2 047,5 | 334,0 | 261,9 | 172,4 | (1 142,5) | 109,1 | 1 782,3 |
| Varige driftsmidler* | 17 950,1 | 4 742,0 | 1 870,8 | 1 473,7 | 7 082,0 | 890,9 | 34 009,6 |

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

JANUAR - SEPTEMBER 2023

| | LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/ UFORDELT | KONSERN ELIMINERING | AVINOR KONSERN |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter | 3 102,4 | 996,0 | - | | 4 098,3 |
| Kommersielle inntekter | 4 106,1 | 141,5 | 155,9 | | 4 403,5 |
| Andre inntekter | 194,7 | - | 20,6 | | 215,2 |
| Konserninterne inntekter | 97,6 | 529,5 | 938,4 | (1 565,6) | - |
| Sum driftsinntekter | 7 500,8 | 1 667,0 | 1 114,9 | (1 565,6) | 8 717,1 |
| Varekostnader | (62,8) | (3,6) | (60,1) | | (126,5) |
| Lønn og andre personalkostnader | (1 151,1) | (1 062,9) | (708,8) | | (2 922,8) |
| Andre driftskostnader | (1 934,6) | (173,3) | (587,6) | | (2 695,4) |
| Andre kostnader | - | - | (53,1) | | (53,1) |
| Konserninterne kostnader | (1 162,0) | (357,5) | (46,1) | 1 565,6 | - |
| Sum driftskostnader | (4 310,5) | (1 597,3) | (1 455,6) | 1 565,6 | (5 797,8) |
| EBITDA | 3 190,3 | 69,8 | (340,7) | | 2 919,3 |
| Av- og nedskrivninger | (1 497,9) | (32,8) | (146,8) | | (1 677,5) |
| Driftsresultat | 1 692,3 | 37,0 | (487,5) | | 1 241,8 |
| Varige driftsmidler* | 33 730,4 | 342,1 | 969,0 | | 35 041,6 |

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

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - SEPTEMBER 2023

| | OSLO LUFTHAVN | BERGEN LUFTHAVN | STAVANGER LUFTHAVN | TRONDHEIM LUFTHAVN | REGIONALE LUFTHAVNER | EIENDOM | SUM LUFTHAVNDRIFT |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------|----------------------|
| Trafikkinntekter | 1 516,6 | 429,5 | 305,3 | 249,5 | 601,6 | - | 3 102,4 |
| Kommersielle inntekter | 2 516,0 | 438,0 | 329,6 | 258,5 | 445,9 | 118,1 | 4 106,1 |
| Andre inntekter | 0,8 | 0,1 | 191,7 | 0,4 | 1,7 | - | 194,7 |
| Konserninterne inntekter | 1,5 | 0,4 | 6,0 | 2,6 | 69,8 | 17,2 | 97,6 |
| Sum driftsinntekter | 4 034,9 | 868,0 | 832,6 | 511,0 | 1 119,0 | 135,3 | 7 500,8 |
| Varekostnader | (32,3) | (0,9) | (2,7) | (0,8) | (26,1) | - | (62,8) |
| Lønn og andre personalkostnader | (381,7) | (86,8) | (72,4) | (71,3) | (539,0) | - | (1 151,1) |
| Andre driftskostnader | (847,5) | (186,4) | (128,1) | (111,5) | (651,6) | (9,4) | (1 934,6) |
| Andre kostnader | - | - | - | - | - | - | - |
| Konserninterne kostnader | (296,8) | (99,6) | (82,7) | (63,7) | (618,6) | (0,6) | (1 162,0) |
| Sum driftskostnader | (1 558,2) | (373,8) | (285,9) | (247,3) | (1 835,2) | (10,0) | (4 310,5) |
| EBITDA | 2 476,7 | 494,2 | 546,7 | 263,7 | (716,2) | 125,3 | 3 190,3 |
| Av- og nedskrivninger | (704,3) | (203,2) | (94,7) | (86,8) | (376,6) | (32,4) | (1 497,9) |
| Driftsresultat | 1 772,4 | 291,0 | 452,0 | 176,9 | (1 092,8) | 92,9 | 1 692,3 |
| Varige driftsmidler* | 17 399,3 | 4 926,9 | 1 914,2 | 1 542,3 | 7 013,5 | 934,2 | 33 730,4 |

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

JANUAR - DESEMBER 2023

| | LUFTHAVNDRIFT | FLYSIKRING | FELLES/ UFORDELT | KONSERN ELIMINERING | AVINOR KONSERN |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| Trafikkinntekter | 4 088,4 | 1 312,4 | - | | 5 400,8 |
| Kommersielle inntekter | 5 485,8 | 187,9 | 219,7 | | 5 893,3 |
| Andre inntekter | 188,5 | - | 31,1 | | 219,6 |
| Konserninterne inntekter | 133,2 | 713,4 | 1 258,3 | (2 104,9) | - |
| Sum driftsinntekter | 9 895,8 | 2 213,7 | 1 509,1 | (2 104,9) | 11 513,7 |
| Varekostnader | (83,4) | (9,1) | (99,2) | | (191,7) |
| Lønn og andre personalkostnader | (1 579,2) | (1 439,6) | (977,7) | | (3 996,5) |
| Andre driftskostnader | (2 705,3) | (219,3) | (874,3) | | (3 799,0) |
| Andre kostnader | - | - | 33,0 | | 33,0 |
| Konserninterne kostnader | (1 548,3) | (483,6) | (73,0) | 2 104,9 | - |
| Sum driftskostnader | (5 916,3) | (2 151,7) | (1 991,2) | 2 104,9 | (7 954,3) |
| EBITDA | 3 979,5 | 62,0 | (482,1) | | 3 559,4 |
| Av- og nedskrivninger | (2 011,4) | (43,1) | (202,5) | | (2 256,9) |
| Driftsresultat | 1 968,2 | 19,0 | (684,7) | | 1 302,5 |
| Varige driftsmidler* | 33 611,3 | 412,4 | 1 052,4 | | 35 076,1 |

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

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - DESEMBER 2023

| | OSLO LUFTHAVN | BERGEN LUFTHAVN | STAVANGER LUFTHAVN | TRONDHEIM LUFTHAVN | REGIONALE LUFTHAVNER | EIENDOM | SUM LUFTHAVNDRIFT |
|---------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------|----------------------|
| Trafikkinntekter | 1 987,9 | 564,9 | 404,5 | 332,2 | 798,9 | - | 4 088,4 |
| Kommersielle inntekter | 3 366,7 | 578,8 | 443,2 | 339,3 | 599,8 | 158,0 | 5 485,8 |
| Andre inntekter | - | - | 188,5 | - | - | - | 188,5 |
| Konserninterne inntekter | 4,4 | 0,6 | 8,3 | 3,5 | 92,5 | 24,0 | 133,2 |
| Sum driftsinntekter | 5 359,0 | 1 144,3 | 1 044,4 | 675,0 | 1 491,2 | 182,0 | 9 895,8 |
| Varekostnader | (43,7) | (1,7) | (5,0) | (1,1) | (32,0) | - | (83,4) |
| Lønn og andre personalkostnader | (534,8) | (118,4) | (98,1) | (95,2) | (732,7) | - | (1 579,2) |
| Andre driftskostnader | (1 153,0) | (265,1) | (184,4) | (159,9) | (930,0) | (13,0) | (2 705,3) |
| Andre kostnader | - | - | - | - | - | - | - |
| Konserninterne kostnader | (395,2) | (134,1) | (110,1) | (85,0) | (823,3) | (0,7) | (1 548,3) |
| Sum driftskostnader | (2 126,7) | (519,3) | (397,5) | (341,1) | (2 517,9) | (13,7) | (5 916,3) |
| EBITDA | 3 232,3 | 625,0 | 646,9 | 333,9 | (1 026,7) | 168,3 | 3 979,5 |
| Av- og nedskrivninger | (942,8) | (270,6) | (130,7) | (116,0) | (508,1) | (43,1) | (2 011,4) |
| Driftsresultat | 2 289,4 | 354,4 | 516,2 | 217,9 | (1 534,9) | 125,1 | 1 968,2 |
| Varige driftsmidler* | 17 264,6 | 4 882,6 | 1 959,6 | 1 531,6 | 7 048,7 | 924,2 | 33 611,3 |

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

NOTE 4 Driftsinntekter

BXXXXX XXXX

Driftsinntekter for Avinor-konsernet består av trafikkinntekter og kommersielle inntekter. Trafikkinntekter omfatter alle avgifter knyttet til bruk av lufthavnene og tjenesteytelser som er nødvendige for å gjennomføre flygninger til/fra og innad i Norge. Kommerielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester og leieinntekter.

Avinor-konsernet inntektsfører driftsinntekter i samsvar med IFRS 15 og IFRS 16.

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder (IFRS 15).

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder består av trafikkinntekter og inntekter fra salg av varer og tjenester. Inntektene innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, til et beløp konsernet forventes å ha rett til i bytte for disse varene/ tjenestene.

Trafikkinntekter

For trafikkinntekter er leveringsforpliktelsene oppfylt ved gjennomføring av de aktuelle flygningene. Trafikkinntekter består av underveisavgift og lufthavnavgifter.

- Underveisavgiften inngår i segmentet flysikring og omfatter kontroll og overvåking av flygninger i norsk luftrom. Underveisavgiften regnes som egen leveringsforpliktelse og beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse.
- Lufthavnavgifter inngår i segmentet lufthavndrift og består av:
 - o **startavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets vekt.
 - o **passasjeravgift** for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner. Passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o **sikkerhetsavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrukket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o **terminalavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåking og kontroll ved takeoff, landing og flybevegelser til/ fra gate. Terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

Inntekter fra salg av varer og tjenester

Inntekter fra salg av varer og tjenester består av inntekter fra andre varer og tjenester som Avinor leverer til flyselskap og andre sluttbrukere. Større inntektskilder innen dette kategorien er leveranser av flydrivstoff Svalbard, drift av fast-track og andre tilbringertjenester, leveranse av nett og andre IT-tjenester til leietakere og avvisingstjenester på lufthavner.

Leieinntekter (IFRS 16)

Leieinntekter består av inntekter fra utleie av fast eiendom med faste leibeløp eller omsetningsbaserte vederlag basert på inngåtte leieavtaler og løpende innrapportering av omsetning.

Leiekontrakter relatert til dutyfree, parkering, servering/kiosker/butikker og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentlige delen av inntekten mens fast vederlag utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavner er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre del av Avinor-konsernet sine leieinntekter.

| FORDELING INNTEKTER | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | AR |
|--|------------------|----------------|--------------------|----------------|-----------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Driftsinntekter fra kontrakter med kunder | | | | | |
| Underveisavgift | 398,5 | 375,7 | 1 051,2 | 996,0 | 1 312,4 |
| Startavgift | 344,2 | 296,2 | 963,8 | 839,0 | 1 106,8 |
| Passasjeravgift | 379,5 | 344,0 | 1 019,5 | 925,1 | 1 217,8 |
| Sikkerhetsavgift | 362,6 | 360,5 | 974,0 | 966,5 | 1 273,0 |
| Terminalavgift | 126,7 | 131,7 | 356,6 | 371,7 | 490,9 |
| Sum trafikkinntekter | 1 611,6 | 1 508,0 | 4 365,1 | 4 098,3 | 5 400,8 |
| Inntekter fra salg av varer og tjenester | 238,2 | 215,8 | 679,7 | 651,0 | 914,5 |
| Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder | 1 849,8 | 1 723,8 | 5 044,8 | 4 749,3 | 6 315,3 |
| Leieinntekter: | | | | | |
| Duty free | 770,8 | 722,6 | 1 880,5 | 1 764,5 | 2 342,8 |
| Parkering | 301,0 | 300,7 | 804,8 | 791,8 | 1 029,4 |
| Servering, kiosker og butikker | 269,8 | 247,1 | 716,5 | 649,3 | 858,6 |
| Annet | 230,2 | 212,7 | 609,5 | 547,0 | 748,0 |
| Sum leieinntekter | 1 571,8 | 1 483,1 | 4 011,4 | 3 752,5 | 4 978,8 |
| Andre inntekter (note 5) | 4,6 | 6,0 | 24,1 | 215,2 | 219,6 |
| Sum driftsinntekter | 3 426,2 | 3 213,0 | 9 080,3 | 8 717,1 | 11 513,7 |
| Trafikkinntekter | 1 611,6 | 1 508,0 | 4 365,1 | 4 098,3 | 5 400,8 |
| Kommersielle inntekter * | 1 810,0 | 1 699,0 | 4 691,1 | 4 403,5 | 5 893,3 |
| Andre inntekter (note 5) | 4,6 | 6,0 | 24,1 | 215,2 | 219,6 |
| Sum driftsinntekter | 3 426,2 | 3 213,0 | 9 080,3 | 8 717,1 | 11 513,7 |

* Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester samt leieinntekter.

NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

BXXXXX XXXX

Andre inntekter og kostnader inkluderer gevinster og tap ved avhending av varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler, offentlige tilskudd, forsikringsoppgjør, endring miljøavsetning og restruktureringskostnader.

Offentlige tilskudd

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

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

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

Se også note 12 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

| SPESIFIKASJON | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | AR |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------------|---------------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Andre inntekter | | | | | |
| Gevinst salg anleggsmidler | 0,7 | 1,6 | 4,6 | 8,0 | 9,5 |
| Offentlige tilskudd/refusjoner | 3,9 | 4,4 | 19,5 | 18,7 | 21,6 |
| Forsikringsoppgjør | - | - | - | 188,5 | 188,5 |
| Sum andre inntekter | 4,6 | 6,0 | 24,1 | 215,2 | 219,6 |
| Andre kostnader | | | | | |
| Tap salg anleggsmidler | (1,7) | (3,4) | (7,3) | (9,6) | (9,6) |
| Endring miljøavsetning (note 13) | (55,7) | (0,0) | (114,0) | (43,5) | 42,6 |
| Avsetning sluttpakker | - | - | (25,0) | - | - |
| Sum andre kostnader | (57,4) | (3,4) | (146,2) | (53,1) | 33,0 |

Inntektsført forsikringsoppgjør er i sin helhet knyttet til bygging av nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn for å erstatte parkeringshuset som ble totalskadet i brann i januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

Resultatført endring i miljøavsetning består av endring i forpliktelser samt beregnede nåverdieffekter. Det henvises til note 13 for ytterligere informasjon.

I løpet av andre kvartal 2024 ble konsernets ansatte informert om at man kan søke om en frivillig sluttavtale eller gavpensjon. Avinor har beslutningsrett på avgjørelse av hver enkelt søknad. Prosessen er ikke ferdigstilt per 30. september 2024, kostnadsført avsetning er ledelsens beste estimat per avleggelse av delårsrapporten.

NOTE 6 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

BXXXXXX XXXX

| | IMMATERIELLE EIENDELER | VARIGE DRIFTSMIDLER | ANLEGG UNDER UTFØRELSE | BRUKSRETT EIENDELER | SUM |
|--------------------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|-----------|
| Balanseført verdi 1. januar 2023 | 531,7 | 34 373,9 | 4 097,7 | 504,6 | 39 507,9 |
| Tilgang | - | - | 2 095,7 | 57,4 | 2 153,1 |
| Reklassifisering * | 146,4 | 1 638,1 | (1 784,5) | - | - |
| Avgang | (0,4) | (14,9) | - | (175,1) | (190,4) |
| Periodens av- og nedskrivninger | (51,7) | (1 581,6) | - | (44,2) | (1 677,5) |
| Balanseført verdi 30. september 2023 | 626,0 | 34 415,5 | 4 408,9 | 342,8 | 39 793,2 |
| Herav klassifisert som immaterielle | 626,0 | - | 1 026,0 | - | 1 652,0 |
| Balanseført verdi 1. januar 2024 | 607,7 | 34 468,4 | 4 693,7 | 327,6 | 40 097,5 |
| Tilgang | - | - | 2 020,6 | 257,4 | 2 278,0 |
| Reklassifisering * | 42,1 | 2 004,0 | (2 046,1) | - | - |
| Avgang | - | (8,6) | - | (0,5) | (9,1) |
| Periodens av- og nedskrivninger | (57,8) | (1 619,5) | - | (31,2) | (1 708,5) |
| Balanseført verdi 30. september 2024 | 592,1 | 34 844,2 | 4 668,2 | 553,3 | 40 657,9 |
| Herav klassifisert som immaterielle | 592,1 | - | 1 561,5 | - | 2 153,6 |
| Balanseført verdi 1. januar 2023 | 531,7 | 34 373,9 | 4 097,7 | 504,6 | 39 507,9 |
| Tilgang | - | - | 2 979,8 | 57,4 | 3 037,2 |
| Reklassifisering * | 146,6 | 2 237,2 | (2 383,8) | - | - |
| Avgang | (0,4) | (15,2) | - | (175,1) | (190,6) |
| Periodens av- og nedskrivninger | (70,2) | (2 127,5) | - | (59,2) | (2 256,9) |
| Balanseført verdi 31. desember 2023 | 607,7 | 34 468,4 | 4 693,7 | 327,6 | 40 097,6 |
| Herav klassifisert som immaterielle | 607,7 | - | 1 113,6 | - | 1 721,3 |

* Ferdigstilte anlegg under utførelse reklassifiseres til relevante eiendelskategorier.

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

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

LUFTHAVNVIRKSOMHET

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 30. september 2024 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 30. september 2024 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå.

Sentrale vurderinger og estimater

Den viktigste sentrale forutsetningen for å oppnå bærekraftige finansielle rammebetingelser er realvekst i Avinors avgifter for å oppnå nødvendig resultatforbedring som sikrer dette. Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning med om lag 1,7 mrd. kr. implementert over de neste tre til fem årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer forslaget i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 mill. kr. og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Prognosen for årene 2025 til 2027 legger til grunn en akkumulert realavgiftsøkning i nivå 1 mrd. kr.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 30. september 2024 benyttes oktober 2024 til og med 2029 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2030 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

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

| NØKKELFORUTSETNINGER | LUFTHAVNVIRKSOMHET |
|--|--------------------|
| Nøkkelforutsetninger | |
| Antall passasjerer terminalåret 2030 (millioner) | 54,9 |
| Resultatforbedring terminalåret 2030 (mrd. kr) * | 1,8 |
| Vekstfaktor terminalledd | 2,0 % |
| Avkastningskrav etter skatt | 5,6 % |

* Forbedring i driftsresultat i 2030 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2024. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom en avgiftsøkning samt kostnadsbesparelser.

Sentrale forutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2030

Antall passasjerer på 54,9 millioner i 2030 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling frem til 2025 er fra Avinors trafikkanalysemodell og tar høyde for drivere innen både tilbudside (tilbudte seter og flybevegelser) og etterspørselsside (utvikling i BNP, turisme og reisetrender). Det er også hensyntatt forventet sesongmønster, endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2026-2029 er det lagt til grunn en estimert normalvekst for lufttrafikken, hvor det er sett spesielt på perioden 2015-2019 som sammenliknbar ut fra utviklingstrekk i norsk økonomi, valuta, turisme og generell tilbudsideutvikling. Estimerte effekter av økte lufthavnavgifter i prognoseperioden er hensyntatt. Veksttaktene for årene 2028-2029 er i stor grad sammenfallende med prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) som justeres for oppdaterte forventninger til utvikling i drivere som BNP, kjøpekraft, arbeidsledighet og andre indikatorer som kan påvirke fremtidig etterspørsel. Forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI.

Resultatforbedring terminalåret 2030

Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler samt at de er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning med om lag 1,7 mrd. kr. implementert over de neste tre til fem årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer forslaget i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 mill. kr. og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Det forventes også at Avinor bidrar til resultatforbedring fra egen drift. Endelig realisering av disse tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt bærekraftige finansielle rammebetingelser.

Basert på prognosene per 30. september 2024 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer på om lag 1,8 mrd. kr i snitt de kommende årene utover hva avgiftsinntektene ville ha vært med KPI-justerte 2024-avgiftssatser for å forsvare bokførte eiendeler. Forskjellen fra estimatet i brev fra Samferdselsdepartementet og Avinors estimat skyldes at beregningsfaktorer vil endres noe fra periode til periode, inkludert WACC. Prognosen for årene 2025 til 2027 legger til grunn en akkumulert realavgiftsøkning i nivå 1 mrd. kr.

Vekstfaktor i terminalledd

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

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 5,6 prosent (7,2 prosent før skatt) er per 30. september 2024 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 30. september 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. september 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet.

Sensitiviteter

Nedskrivningstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring gjennom økte lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i prognose- og terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 14,8 mrd. kr med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 11,4 mrd. kr. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 29,6 mrd. kr som ville utløst en nedskrivning på 26,2 mrd. kr.

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

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

Videre vises som illustrasjon beregnet verdifall dersom Avinor kun skulle få dekket 50 prosent av nødvendig beløp ut over 1,8 mrd. kr årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

| ANDRE SENSITIVITETER | | VERDI | ENDRING I VERDI | NØDVENDIG RESULTAT- FORBEDRING | NEDSKRIVNING OM DEKNING 50 % AV NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING |
|---|-------|--------|-----------------|--------------------------------------|---|
| Passasjerer i terminalår (millioner) | | | | | |
| Endring passasjerer i terminalår | | | | | |
| 0 % | 54,9 | 41 789 | - | - | - |
| - 5 % | 52,1 | 30 830 | (10 958) | 455 | 3 788 |
| - 10 % | 49,4 | 19 872 | (21 917) | 1 120 | 9 199 |
| Vekst i terminalleddet | | | | | |
| Endring vekst i terminalleddet | | | | | |
| 0,0 % | 2,0 % | 41 789 | - | - | - |
| - 0,5 % | 1,5 % | 36 756 | (5 032) | 115 | 815 |
| - 1,0 % | 1,0 % | 32 816 | (8 972) | 430 | 2 788 |
| Avkastningskrav | | | | | |
| Endring avkastningskrav | | | | | |
| 0,0 % | 5,6 % | 41 789 | - | - | - |
| + 0,5 % | 6,1 % | 36 145 | (5 644) | 145 | 1 018 |
| + 1,0 % | 6,6 % | 32 978 | (8 810) | 510 | 3 154 |

UNDERVEISTJENESTER

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 starter en ny referanseperiode for underveistjenester som vil gjelde til og med 2029. Tjenesteleveransen er regulert av EU, og formålet er at brukere av luftrom skal belastes leverandørene sine faktiske kostnader i tillegg til avkastning på bundet kapital. Ytelsesplanen beskriver en risikodeling mellom leverandør og luftromsbrukere for avvik i trafikk og kostnader i referanseperiodene. Risikodelingsmekanismen definerer hvilke kostnader som kan viderebelastes luftromsbrukerne og avviksstørrelsene mellom forutsatte og faktiske inntekter og kostnader før mekanismene i risikodelingen inntreffer.

Regulator har for kommende referanseperiode basert avgiftsnivået på andre trafikkprognoser enn hva Avinor legger til grunn. Det er dermed økt risiko for at det kan bli et misforhold mellom underveisavgifter som kreves inn og det kostnadsnivået Avinor har estimert som nødvendig for å drifte underveistjenestene kommende referanseperiode. Risikoen for underdekning er vurdert som en nedskrivningsindikator for underveistjenester per 30. september 2024.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for underveistjenester, har det per 30. september 2024 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde underveisavgifter, kostnader og investeringsnivå.

Sentrale vurderinger og estimater

Nivået på underveisavgifter er basert på Avinors estimater på kapitalbase og avkastningskrav, egne trafikkprognoser og regulators forutsatte enhetsnivå for innkrevde underveisavgifter.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 30. september 2024 benyttes oktober 2024 til og med 2029 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2030 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien. Bruksverdien kommer fra terminalverdien.

Terminalåret 2030 er første år i ny referanseperiode. I tillegg til forutsetning om fast vekst i kostnader og inntekter på 2 prosent, er det forutsatt at Avinor for neste referanseperiode får dekning av kostnadsbase per 2030 samt avkastning på bundet kapital tilsvarende avkastningskravet.

Ettersom det foreligger risikodelingsmekanismer knyttet til avvik for både inntekter og kostnader gjennom prognoseperioden, vurderes underveistjenesten i mindre grad å være sensitiv for endringer i sentrale forutsetninger. Mindre negative avvik for trafikkutvikling må dekkes av Avinor. Forskjellen i trafikkprognosegrunnlaget som kommentert er hensyntatt i Avinors nedskrivningstest utført per 30. september 2024, slik at et eventuelt ytterligere fall i inntekter i stor grad vil kunne bli belastet luftromsbrukere. Utførte sensitivitetsberegninger viser at en nedskrivning ved worst case-scenario er i størrelsesorden 80-100 mill. kr.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 30. september 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. september 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten underveistjenester.

NOTE 8 Pensjoner

BXXXXX XXXX

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 30. september 2024.

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

| ØKONOMISKE FORUTSETNINGER BENYTTET VED BEREGNING AV KONSERNETS PENSJONSFORPLIKTELSE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------------|--------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler | 3,40 % | 3,90 % | 3,30 % |
| Årlig forventet lønnsvekst | 3,50 % | 3,75 % | 3,50 % |
| Årlig forventet pensjonsregulering | 2,80 % | 2,90 % | 2,80 % |
| Årlig forventet G-regulering | 3,25 % | 3,50 % | 3,25 % |

| PENSJONSFORPLIKTELSE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|--|---------------|---------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Netto pensjonsforpliktelse 1. januar | 5 207,7 | 5 313,9 | 5 313,9 |
| Resultatført pensjonskostnad | 272,1 | 254,8 | 347,3 |
| Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift) | (539,0) | (791,3) | (870,9) |
| Estimatavvik mot totalresultat | (456,2) | (340,6) | 417,4 |
| Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt | 4 484,5 | 4 436,8 | 5 207,7 |

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 148,9 mill. kr i januar-september 2024 (130,5 mill. kr tilsvarende periode i 2023), samt kostnader til privat AFP på 38,6 mill. kr (22,8 mill. kr i 2023).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

BXXXXX XXXX

| | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Langsiktige lån og leieforpliktelser | 24 311,4 | 21 810,1 | 22 181,2 |
| Kortsiktige lån og leieforpliktelser | 4 955,1 | 1 769,9 | 2 374,6 |
| Sum | 29 266,6 | 23 579,9 | 24 555,8 |
| Lånebevegelser | | | |
| Balanseført verdi 01. januar | 24 555,8 | 22 259,0 | 22 259,0 |
| Opptak av langsiktig lån | 5 780,9 | - | - |
| Nedbetaling av langsiktig lån | (485,7) | (485,7) | (966,4) |
| Reduksjon leieforpliktelser | (29,1) | (39,9) | (54,1) |
| Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån) | 1 650,0 | 1 500,0 | 3 000,0 |
| Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån) | (2 400,0) | (750,0) | (1 500,1) |
| Netto lånebevegelser | 4 516,1 | 224,4 | 479,4 |
| Andre endringer forpliktelser | 266,2 | (122,7) | (122,6) |
| Valuta-/ verdiendring lån | 1) (71,5) | 1 219,2 | 1 940,0 |
| Balanseført verdi periodeslutt | 29 266,6 | 23 579,9 | 24 555,8 |

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.

Trekkrettigheter

Konsernet har en revolverende trekkfasilitet pålydende 4 000 mill. kr (forfall 2026) og en kassekreditt på 300 mill. kr knyttet til konsernkontoordning i Nordea Bank. Det har aldri vært foretatt trekk på disse fasilitetene.

NOTE 10 Finansielle instrumenter

BXXXXX XXXX

Vurdering av virkelig verdi

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

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

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

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

| | 30. SEPTEMBER 2024 | | 30. SEPTEMBER 2023 | | 31. DESEMBER 2023 | |
|---------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | BALANSEFØRT VERDI | VIRKELIG VERDI | BALANSEFØRT VERDI | VIRKELIG VERDI | BALANSEFØRT VERDI | VIRKELIG VERDI |
| Rentebærende gjeld | | | | | | |
| Statslån | 83,3 | 82,7 | 527,7 | 516,4 | 305,5 | 298,7 |
| Obligasjonslån | 24 710,1 | 23 953,2 | 18 279,2 | 16 915,9 | 19 000,2 | 17 902,6 |
| Banklån | 3 088,4 | 3 094,4 | 3 615,5 | 3 587,2 | 3 351,9 | 3 345,3 |
| Sertifikatlån | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 1 499,9 | 1 501,7 |
| Annen langsiktig gjeld | 48,8 | 48,8 | 35,0 | 35,0 | 40,0 | 40,0 |
| Leieforpliktelser | 586,0 | 586,0 | 372,6 | 372,6 | 358,3 | 358,3 |
| Sum | 29 266,6 | 28 515,2 | 23 579,9 | 22 177,0 | 24 555,8 | 23 446,7 |

DERIVATER

| | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Eiendeler | | | |
| Rente- og valutaswapper | 2 926,8 | 2 393,0 | 2 624,8 |
| Valutaterminkontrakter | 1,3 | 17,9 | 23,1 |
| Sum | 2 928,1 | 2 410,9 | 2 647,9 |
| Gjeld | | | |
| Rente- og valutaswapper | 595,9 | 1 268,0 | 734,5 |
| Valutaterminkontrakter | 1,6 | 0,2 | 0,1 |
| Energikontrakter | 54,7 | 97,6 | 25,4 |
| Sum | 652,1 | 1 365,7 | 760,0 |

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))

Oversikt over konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi:

| 30. SEPTEMBER 2024 | NIVA 1 | NIVA 2 | NIVA 3 | TOTAL |
|--|--------|----------|--------|----------|
| Eiendeler | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 1,3 | | 1,3 |
| Derivater benyttet til sikring | | 2 926,8 | | 2 926,8 |
| Sum eiendeler | - | 2 928,1 | - | 2 928,1 |
| Forpliktelser | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 10 080,6 | | 10 080,6 |
| Derivater benyttet til sikring | | 595,9 | | 595,9 |
| Sum forpliktelser | - | 10 676,5 | - | 10 676,5 |
| 30. SEPTEMBER 2023 | | | | |
| Eiendeler | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 17,9 | | 17,9 |
| Derivater benyttet til sikring | | 2 393,0 | | 2 393,0 |
| Sum eiendeler | - | 2 410,9 | - | 2 410,9 |
| Forpliktelser | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 2 952,7 | | 2 952,7 |
| Derivater benyttet til sikring | | 1 268,0 | | 1 268,0 |
| Sum forpliktelser | - | 4 220,7 | - | 4 220,7 |
| PER 31. DESEMBER 2023 | | | | |
| Eiendeler | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 23,1 | | 23,1 |
| Derivater benyttet til sikring | | 2 624,8 | | 2 624,8 |
| Sum eiendeler | - | 2 647,9 | - | 2 647,9 |
| Forpliktelser | | | | |
| Derivater til virkelig verdi over resultat | | 3 123,9 | | 3 123,9 |
| Derivater benyttet til sikring | | 734,5 | | 734,5 |
| Sum forpliktelser | - | 3 858,4 | - | 3 858,4 |

NOTE 11 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

BXXXXX XXX

| | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|--|----------------|----------------|----------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Fordringer | | | |
| Kundefordringer | 1 337,4 | 1 363,3 | 1 278,1 |
| Påløpte, ikke fakturerte inntekter | 107,3 | 64,6 | 68,3 |
| Forskuddsbetalte driftskostnader | 160,9 | 142,1 | 108,2 |
| Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12) | 549,1 | 344,4 | 110,7 |
| Andre kortsiktige fordringer | 232,7 | 47,6 | 75,5 |
| Sum fordringer | 2 387,4 | 1 962,0 | 1 640,8 |

| | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|----------------|----------------|----------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Annen kortsiktig gjeld | | | |
| Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger) | 406,4 | 395,2 | 419,9 |
| Påløpte drifts- og investeringskostnader | 1 027,9 | 900,8 | 901,8 |
| Påløpte rentekostnader | 413,7 | 368,0 | 319,7 |
| Forskudd fra kunder | 137,1 | 120,1 | 193,8 |
| Forpliktelse tilskudd nye lufthavner (note 12) | - | 107,3 | - |
| Øvrig kortsiktig gjeld | 171,1 | 78,5 | 43,7 |
| Sum annen kortsiktig gjeld | 2 156,2 | 1 970,0 | 1 878,8 |

NOTE 12 Vesentlige utbyggingsprosjekter

Ny lufthavn Bodø

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

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg i juni 2023 og signert i starten av juli 2023. Etter å ha fullført fase 1 (utvikling/optimalisering), har Avinor og Peab Anlegg kommet til enighet om målpris for arbeidene og kontrakten for fase 2 (gjennomføringsfasen) ble signert i april 2024. Kontrakten for terminalbygg er tildelt HENT og ble signert i april 2024, noe som innleder fase 1 av kontrakten (utvikling/optimalisering).

Arealene til ny lufthavn ble, i henhold til kjøpsavtale inngått med Forsvarsbygg i mars 2023, overtatt i januar 2024.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2023. Tilskudd fra staten bokføres i samsvar med IAS 20 «Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte».

Økonomisk status

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø fra og med 1. kvartal 2019 uten kjøp av arealer:

| PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE | NOTE | JULI-SEPTEMBER | | AKKUMULERT | | |
|--|------------------------|----------------|---------|------------|-----------|---------|
| | | 2024 | 2023 | 2019-2024 | 2019-2023 | |
| Balanseførte prosjektutgifter | | | | | | |
| Brutto balanseførte prosjektutgifter | Anlegg under utførelse | 6 | 282,0 | 40,3 | 793,3 | 196,9 |
| Reduksjon ved innregning av tilskudd | Anlegg under utførelse | 6 | (282,0) | (40,3) | (793,3) | (196,9) |
| Netto balanseførte prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Resultatførte prosjektutgifter | | | | | | |
| Kostnadsførte prosjektutgifter | Driftskostnader | | 0,6 | 2,0 | 156,7 | 147,5 |
| Innregning av tilskudd | Andre driftsinntekter | 5 | (0,6) | (2,0) | (156,7) | (147,5) |
| Netto resultatførte prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Totale prosjektutgifter | | | | | | |
| Påløpte prosjektutgifter | | | 282,5 | 42,3 | 950,0 | 344,4 |
| Innregning av tilskudd | | | (282,5) | (42,3) | (950,0) | (344,4) |
| Netto prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Fordringer tilskudd - perodeslutt | | | | | | |
| Tilskudd innregnet - akkumulert | | | | | 950,0 | 344,4 |
| Mottatte tilskudd - akkumulert | | | | | (714,8) | - |
| Fordringer tilskudd - perodeslutt | Fordringer | 11 | | | 235,2 | 344,4 |

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. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt bidrag fra Rana kommune og lokalt næringsliv.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2023. Tilskudd fra staten bokføres i samsvar med IAS 20 «Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte».

Økonomisk status

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana:

| PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE | NOTE | JULI-SEPTEMBER | | AKKUMULERT | | |
|--|------------------------|----------------|---------|------------|-----------|---------|
| | | 2024 | 2023 | 2014-2024 | 2014-2023 | |
| Balansførte prosjektutgifter | | | | | | |
| Brutto balansførte prosjektutgifter | Anlegg under utførelse | 6 | 291,4 | 181,9 | 1 651,6 | 547,8 |
| Reduksjon ved innregning av tilskudd | Anlegg under utførelse | 6 | (291,4) | (181,9) | (1 651,6) | (547,8) |
| Netto balansførte prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Resultatførte prosjektutgifter | | | | | | |
| Kostnadsførte prosjektutgifter | Driftskostnader | | 1,6 | 1,7 | 56,7 | 48,8 |
| Innregning av tilskudd | Andre driftsinntekter | 5 | (1,6) | (1,7) | (56,7) | (48,8) |
| Netto resultatførte prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Totale prosjektutgifter | | | | | | |
| Påløpte prosjektutgifter | | | 293,0 | 183,6 | 1 708,3 | 596,7 |
| Innregning av tilskudd | | | (293,0) | (183,6) | (1 708,3) | (596,7) |
| Netto prosjektutgifter | | | - | - | - | - |
| Fordringer tilskudd - perodeslutt | | | | | | |
| Tilskudd innregnet - akkumulert | | | | | 1 708,3 | 596,7 |
| Mottatte tilskudd - akkumulert | | | | | (1 394,5) | (704,0) |
| Fordringer tilskudd - perodeslutt | Fordringer | 11 | | | 313,9 | (107,3) |

NOTE 13 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 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40 prosent til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2024.

Ytre miljø

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

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

Avinor har bokført en avsetning for fremtidige miljøforpliktelser. Det er iboende usikkerhet i avsetningen da utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomføring av oppryddingsprosjekter på Avinors lufthavner kan bli mer omfattende enn nåværende beste estimat. I tillegg er det usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer, masse og volum som er forurenset. Tilsvarende kan ny informasjon og nye tiltaksmetoder muliggjøre opprydding på enkelte lufthavner til en lavere kostnad. Dette vil forutsette aksept fra Miljødirektoratet. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

Avsetningen for fremtidige miljøoppryddingskostnader er basert på ledelsens til enhver tid beste kostnadsestimat for de konkrete lokalitetene og er nåverdberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet gjennomføres over tid.

OVERSIKT OVER ENDERING I AVSETNING MILJØFORPLIKTELSE

| BELØP I MNOK | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|--|---------------|---------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| Avsetning 1. januar | 842,9 | 1 006,9 | 1 006,9 |
| Endring avsetning grunnet ny informasjon | 128,6 | 69,8 | 13,5 |
| Effekt nåverdberegning | (14,6) | (26,3) | (56,1) |
| Gjennomført arbeid | (98,8) | (103,9) | (121,4) |
| Avsetning periodeslutt | 858,0 | 946,5 | 842,9 |

Nye pensjonsordninger

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Den nye loven inneholdt ikke bestemmelser om ny ordning for avtalefestet pensjon eller regler for særalderspensjon.

Stortinget vedtok i april 2024 ny lov om livsvarig avtalefestet pensjon (afp) i offentlig sektor for personer født i 1963 eller senere. For personer født i 1962 eller tidligere beregnes avtalefestet pensjon etter gammelt regelverk. Med den nye loven endres afp i offentlig sektor fra å en førtidspensjonsordning til en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden. De nye reglene vil gjelde fra og med 2025. Per tidspunkt for avleggelse av delårsrapporten for tredje kvartal og første ni måneder i 2024 er ikke alle detaljer rundt finansiering av ordningen vedtatt. Videre er det ikke tatt endelig beslutning om hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt sett er tilknyttet offentlig pensjonsordning. Det forventes avklaring rundt disse forholdene i 2025.

Regjeringen og partene i offentlig sektor ble i 2023 enige om avtale for yrkesgrupper som har særaldersgrenser. Forslag til nytt regelverk for særalderspensjon ble sendt på høring i juni 2024, med høringsfrist 1. november 2024. Nye regler forventes ikke å være på plass før 2026. Det er flere detaljer i forslaget til regelverk som ikke er avklart. Videre er det ikke tatt endelig beslutning om hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt sett er tilknyttet offentlig tjenstepensjonsordning.

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 30. september 2024 som påvirker delårsrapporten for 3. kvartal og første ni måneder av 2024.

Alternative resultatmål

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

DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

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

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

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

JUSTERTE DRIFTSINNTEKTER, DRIFTSKOSTNADER, EBITDA OG DRIFTSRESULTAT

Avinor viser fra og med andre kvartal 2024 driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat justert for andre inntekter/kostnader som vist nedenfor. Sammenlikningsperioder er tilsvarende beregnet.

| BEREGNING OG AVSTEMMING - KONSERN | KILDE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Justerte driftsinntekter | | | | | | - |
| Sum driftsinntekter | Resultatregnskap | 3 426,2 | 3 213,0 | 9 080,3 | 8 717,1 | 11 513,7 |
| Andre inntekter (note 5) | Resultatregnskap | (4,6) | (6,0) | (24,1) | (215,2) | (219,6) |
| Sum justerte driftsinntekter | | 3 421,6 | 3 207,0 | 9 056,2 | 8 501,9 | 11 294,1 |
| Justerte driftskostnader | | | | | | |
| Sum driftskostnader | Resultatregnskap | (1 858,8) | (1 699,9) | (5 905,0) | (5 797,8) | (7 954,3) |
| Andre kostnader (note 5) | Resultatregnskap | 57,4 | 3,4 | 146,2 | 53,1 | (33,0) |
| Refusjon arbeidsgiveravgift (note 3) | | 16,9 | - | (213,8) | - | - |
| Sum justerte driftskostnader | | (1 784,5) | (1 696,5) | (5 972,6) | (5 744,7) | (7 987,2) |
| Justert EBITDA | | 1 637,1 | 1 510,6 | 3 083,6 | 2 757,2 | 3 306,9 |
| Av- og nedskrivninger | Resultatregnskap | (578,0) | (565,1) | (1 708,5) | (1 677,5) | (2 256,9) |
| Justert driftsresultat | | 1 059,1 | 945,5 | 1 375,1 | 1 079,7 | 1 049,9 |

JUSTERTE DRIFTSINNEKTER, DRIFTSKOSTNADER, DRIFTSRESULTAT OG DRIFTSMARGIN FOR LUFTHAVNDRIFT

| BEREGNING OG AVSTEMMING | KILDE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|-------------------------------------|--------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Justerte driftsinntekter | | | | | | - |
| Sum driftsinntekter | Note 3 | 2 971,8 | 2 769,2 | 7 866,9 | 7 500,8 | 9 895,8 |
| Andre inntekter | Note 3 | (0,8) | (1,6) | (6,2) | (194,7) | (188,5) |
| Sum justerte driftsinntekter | | 2 971,0 | 2 767,6 | 7 860,7 | 7 306,1 | 9 707,3 |
| Justerte driftskostnader | | | | | | |
| Sum driftskostnader | Note 3 | (1 539,4) | (1 302,3) | (4 557,9) | (4 310,5) | (5 916,3) |
| Av- og nedskrivninger | Note 3 | (512,9) | (506,0) | (1 526,7) | (1 497,9) | (2 011,4) |
| Andre kostnader | Note 3 | - | - | - | - | - |
| For høy beregnet arbeidsgiveravgift | | 2,9 | - | (135,6) | - | - |
| Sum justerte driftskostnader | | (2 049,4) | (1 808,3) | (6 220,2) | (5 808,4) | (7 927,7) |
| Justert driftsresultat | | 921,6 | 959,4 | 1 640,5 | 1 497,7 | 1 779,7 |
| Justert driftsmargin | | 31,0 % | 34,7 % | 20,9 % | 20,5 % | 18,3 % |

JUSTERTE DRIFTSINNEKTER, DRIFTSKOSTNADER, DRIFTSRESULTAT OG DRIFTSMARGIN FOR FLYSIKRING

| BEREGNING OG AVSTEMMING | KILDE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|-------------------------------------|--------|------------------|----------------|--------------------|------------------|------------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Justerte driftsinntekter | | | | | | - |
| Sum driftsinntekter | Note 3 | 641,9 | 600,6 | 1 785,4 | 1 667,0 | 2 213,7 |
| Andre inntekter | Note 3 | (0,5) | - | (0,5) | - | - |
| Sum justerte driftsinntekter | | 641,4 | 600,6 | 1 784,8 | 1 667,0 | 2 213,7 |
| Justerte driftskostnader | | | | | | |
| Sum driftskostnader | Note 3 | (560,8) | (504,4) | (1 651,3) | (1 597,3) | (2 151,7) |
| Av- og nedskrivninger | Note 3 | (10,8) | (9,9) | (32,2) | (32,8) | (43,1) |
| Andre kostnader | Note 3 | - | - | - | - | - |
| For høy beregnet arbeidsgiveravgift | | 14,0 | - | (78,2) | - | - |
| Sum justerte driftskostnader | | (557,6) | (514,3) | (1 761,7) | (1 630,0) | (2 194,7) |
| Justert driftsresultat | | 83,8 | 86,3 | 23,1 | 37,0 | 19,0 |
| Justert driftsmargin | | 13,1 % | 14,4 % | 1,3 % | 2,2 % | 0,9 % |

JUSTERT DRIFTSINNEKTEK, DRIFTSKOSTNAD OG DRIFTSRESULTAT PER PASSASJER (LUFTHAVNDRIFT)

Justert inntekt, kostnad og resultat per passasjer gir informasjon om inntekt, kostnad og resultat fordelt på antall passasjerer som har reist via Avinor sine lufthavner i den aktuelle perioden.

| BEREGNING OG AVSTEMMING - LUFTHAVNDRIFT | KILDE | JULI - SEPTEMBER | | JANUAR - SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|------------|------------------|--------------|--------------------|----------------|----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2023 |
| Antall passasjerer (i millioner) | | 14,6 | 14,0 | 38,9 | 37,2 | 49,0 |
| Justerte driftsinntekter lufthavndrift | APM | 2 971,0 | 2 767,6 | 7 860,7 | 7 306,1 | 9 707,3 |
| Justerte driftskostnader lufthavndrift | APM | (2 049,4) | (1 808,3) | (6 220,2) | (5 808,4) | (7 927,7) |
| Justert driftsresultat lufthavndrift | APM | 921,6 | 959,4 | 1 640,5 | 1 497,7 | 1 779,7 |
| Justert driftsinntekt per passasjer | | 203,9 | 197,9 | 202,1 | 196,3 | 198,1 |
| Justerte driftskostnader per passasjer | | (140,7) | (129,3) | (159,9) | (156,0) | (161,7) |
| Justert driftsresultat per passasjer | | 63,3 | 68,6 | 42,2 | 40,2 | 36,3 |

RENTEBÆRENDE GJELD

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV RENTEBÆRENDE GJELD | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Langsiktig rentebærende gjeld | | | | |
| Lån fra Staten | Balanse | - | 83,3 | - |
| Annen langsiktig gjeld | Balanse | 23 795,8 | 21 402,7 | 21 865,0 |
| Leieforpliktelser | Balanse | 515,7 | 324,1 | 316,2 |
| Sum langsiktig rentebærende gjeld | | 24 311,4 | 21 810,1 | 22 181,2 |
| Kortsiktig rentebærende gjeld | | | | |
| Sertifikatgjeld | Balanse | 750,0 | 750,0 | 1 499,9 |
| Første års avdrag langsiktig gjeld | Balanse | 4 134,8 | 971,5 | 832,6 |
| Leieforpliktelser | Balanse | 70,3 | 48,4 | 42,1 |
| Sum langsiktig rentebærende gjeld | | 4 955,1 | 1 769,9 | 2 374,6 |
| Rentebærende gjeld | | 29 266,6 | 23 579,9 | 24 555,8 |

NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV NETTO RENTEBÆRENDE GJELD | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Rentebærende gjeld | APM | 29 266,6 | 23 579,9 | 24 555,8 |
| Rente- og valutaswapper - gjeld | Note 10 | 595,9 | 1 268,0 | 734,5 |
| Rente- og valutaswapper - eiendel | Note 10 | (2 926,8) | (2 393,0) | (2 624,8) |
| Kontanter og kontantekvivalenter | Balanse | (5 726,7) | (1 390,7) | (1 423,3) |
| Netto rentebærende gjeld | | 21 208,9 | 21 064,4 | 21 242,2 |

EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

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

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL I SAMSVAR MED LÅNEAVTALER | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Egenkapital | Balanse | 14 902,7 | 14 060,7 | 13 461,4 |
| Netto rentebærende gjeld | APM | 21 208,9 | 21 064,4 | 21 242,2 |
| Sum egenkapital og rentebærende gjeld | | 36 111,6 | 35 125,0 | 34 703,6 |
| Egenkapitalandel låneavtaler * | | 41,3 % | 40,0 % | 38,8 % |

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

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

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

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

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Netto rentebærende gjeld | APM | 21 208,9 | 21 064,4 | 21 242,2 |
| Leieforpliktelser, langsiktig | Balanse | (515,7) | (324,1) | (316,2) |
| Leieforpliktelser, kortsiktig | Balanse | (70,3) | (48,4) | (42,1) |
| Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser | | 20 622,9 | 20 691,8 | 20 883,9 |
| Egenkapital | Balanse | 14 902,7 | 14 060,7 | 13 461,4 |
| Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser | | 35 525,6 | 34 752,5 | 34 345,3 |
| Vedtektsfestet egenkapitalandel * | | 41,9 % | 40,5 % | 39,2 % |

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

EGENKAPITALANDEL

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|---------|---------------|----------|--------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Egenkapital | Balanse | 14 902,7 | 14 060,7 | 13 461,4 |
| Sum egenkapital og gjeld | Balanse | 53 347,1 | 47 383,9 | 47 814,5 |
| Egenkapitalandel | | 27,9% | 29,7% | 28,2% |

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

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

| BEREGNING OG AVSTEMMING AV KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD | KILDE | 30. SEPTEMBER | | 31. DESEMBER |
|---|-------------------------|---------------|-----------|--------------|
| | | 2024 | 2023 | 2023 |
| Netto kontantsrøm fra operasjonelle aktiviteter | Kontantstrømoppstilling | 2 822,5 | 2 571,1 | 3 353,8 |
| Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | Kontantstrømoppstilling | (2 365,7) | (2 066,4) | (2 800,4) |
| Betalte renter | Kontantstrømoppstilling | (669,5) | (519,0) | (798,1) |
| Kontantstrøm før endring gjeld | | (212,6) | (14,3) | (244,6) |

IKKE FINANSIELLE MÅLTALL

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

Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

Punktlighet

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



AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Drammensveien 144
0277 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no