

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

4. kvartal og helår 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	36

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 12 milliarder kroner.

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

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

Avinors hovedkontor er i Oslo.

Hovedtall Avinor konsern

Beløp i MNOK

	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
	2024	2023	2024	2023
Inntekter lufthavnvirksomhet *	2 556	2 401	10 417	9 707
Inntekter flysikringstjeneste *	603	547	2 388	2 214
Andre inntekter, ufordelte inntekter og eliminerings	(129)	(151)	(694)	(407)
Sum inntekter	3 030	2 797	12 110	11 514
EBITDA **	789	640	3 965	3 559
Justert EBITDA **	789	550	3 873	3 307
Resultat etter skatt	(39)	(43)	658	304
Totale eiendeler			52 009	47 814
Egenkapital			15 518	13 461
Egenkapital/totalkapital **			29,8 %	28,2 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **			43,3 %	39,2 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	12 461	11 790	51 351	49 015
Antall flybevegelser (i 1000)	152	151	618	624
Antall service units (i 1000)	615	575	2 477	2 329
Punktlighet **/**			84 %	83 %
Regularitet **/**			98 %	99 %

* Trafikkinntekter, kommersielle inntekter og konserninterne inntekter

** Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

*** siste 12 måneder

Styrets rapport

HØYDEPUNKTER

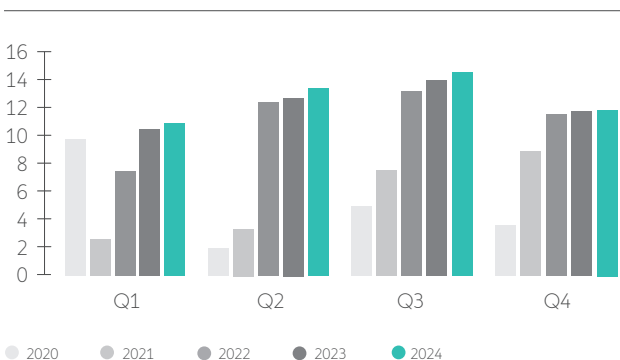
Konsernets inntjening og finansielle soliditet ble styrket i 2024 drevet av trafikkvekst og forbedret driftsmargin. Samlet reiste 51,4 millioner passasjerer via Avinors lufthavner, en økning på 4,8 prosent i forhold til 2023. For fjerde kvartal isolert sett var passasjerveksten 5,7 prosent. Samlede driftsinntekter utgjorde 12 110 mill. kr som representerer en underliggende vekst på 6,8 prosent (justert for inntekter som ikke er relatert til løpende drift). Veksten i driftskostnader i samme periode (justert for kostnader som ikke er relatert til løpende drift) var på 2,5 prosent. (Justerte inntekter og kostnader er beregnet i vedlegget «alternative resultatmål»)

Avinor har siden innføring av de norske pandemi-tiltakene i mars 2020 vært i en krevende økonomisk situasjon som følge av redusert trafikkvolum og trafikkavgifter som ikke er regulert i samsvar med konsernets finansieringsbehov. Innstramninger i innførselskvoter for avgiftsfrie varer i 2022 og 2023 bidro til en ytterligere svekkelse av konsernets inntekter. Konsernstyret og administrasjonen har i lengre tid vært i dialog med Samferdselsdepartementet for å sikre Avinor en bærekraftig langsiktig inntjening i henhold til "single till"-modellen" som samsvarer med samfunnsoppdraget, sektorpolitiske mål og finansiering av oppgaver for andre sektorer. I statsbudsjettet for 2025 og i Samferdselsdepartementets rammevedtak for start- og passasjeravgiften i årene 2025-2029 er det besluttet tiltak som vil gi styrket finansiell inntjening de neste årene og tilstrekkelig handlingsrom gitt de siste oppdaterte trafikkprognosene per utgangen av 2024. For detaljer henvises det til nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler i note 7.

TRAFIKKUTVIKLING

51,4 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i 2024, en økning på 4,8 prosent fra 2023. I fjerde kvartal 2024 reiste 12,5 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 5,7 prosent fra fjerde kvartal 2023. Det er utenlandstrafikken som driver passasjerveksten og stod i 2024 for 43 prosent av passasjertrafikken, opp fra 41 prosent i 2023.

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



I 2024 har passasjerveksten (sammenlignet med 2023) vært på 8,9 prosent for utenlandstrafikk og 1,9 prosent for innenlandstrafikk. For fjerde kvartal isolert sett var passasjerveksten for utenlandstrafikk 9,8 prosent, mens innenlandstrafikken hadde en økning på 3,2 prosent.

PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - DESEMBER

PASSASJERER (1000)	2024	2023	ENDRING
Oslo lufthavn	26 436	25 141	5,1 %
Bergen lufthavn	6 547	6 352	3,1 %
Stavanger lufthavn	3 972	3 951	0,5 %
Trondheim lufthavn	4 042	3 992	1,3 %
Regionale lufthavner	10 355	9 579	8,1 %
Avinor konsern	51 351	49 015	4,8 %

Antallet flybevegelser har i 2024 gått ned med 1 prosent sammenliknet med 2023. For internasjonale flybevegelser har det vært en økning på 4,5 prosent, mens flybevegelser innenlands har hatt en nedgang på 2,8 prosent.

Etter en nedgang i antall flybevegelser i tredje kvartal på 0,7 prosent sammenlignet med tredje kvartal 2023, økte antallet flybevegelser med 0,5 prosent i fjerde kvartal 2024 (sammenlignet med fjerde kvartal 2023). Det var Oslo og Trondheim som stod for veksten, med en økning på henholdsvis 3 og 3,7 prosent.

Offshore-trafikken har i 2024 hatt en nedgang i antall passasjerer på 5,6 prosent og en nedgang på 5,4 prosent i antall flybevegelser sammenliknet med 2023.

Selv om antallet passasjerer har gått opp i 2024 er det nedgang i antallet flybevegelser. Antallet passasjerer per flygning er dermed økende. Fyllingsgraden var rekordhøye 73,1 prosent i 2024, fordelt på 76,9 prosent på utland og 70,5 prosent på innland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene er det forventet en positiv kapasitetsutvikling de neste tre kvartalene. Antatt vekst i første kvartal 2025 er 4,6 prosent som forventes å avta til 2,4 prosent i andre kvartal og til 2,9 prosent i tredje kvartal 2025. Det forventes følgelig en moderat økning i passasjertallet i neste års sommerprogram.

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

I fjerde kvartal 2024 er det identifisert fire potensielt alvorlige luftfartshendelser. Kartlegging og undersøkelser er pågående.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinor konsern

FINANSIELLE HOVEDTALL- RESULTAT

BELØP I MNOK	OKTOBER-DESEMBER			JANUAR-DESEMBER		
	2024	2023	ENDRING	2024	2023	ENDRING
Driftsinntekter	3 030	2 797	8,3 %	12 110	11 514	5,2 %
Driftskostnader	(2 240)	(2 156)	3,9 %	(8 145)	(7 954)	2,4 %
EBITDA *	789	640		3 965	3 559	
Driftsresultat	187	61		1 654	1 303	
Driftsmargin	6,2 %	2,2 %		13,7 %	11,3 %	
Resultat etter skatt	(39)	(43)		658	304	
Justerte driftsinntekter *	3 002	2 792	7,5 %	12 058	11 294	6,8 %
Justerte driftskostnader *	(2 212)	(2 243)	-1,4 %	(8 185)	(7 987)	2,5 %
Justert EBITDA *	789	550		3 873	3 307	
Justert driftsresultat *	187	(30)		1 562	1 050	
Justert driftsmargin	6,2 %	-1,1 %		13,0 %	9,3 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for 2024 utgjorde 12 110 mill. kr, en økning på 596 mill. kr fra 2023. Konsernets totale driftskostnader økte med 191 mill. kr til 8 145 mill. kr. Resultatet for 2024 inkluderer andre poster tilsvarende en netto kostnadsreduksjon på 92 mill. kr sammenliknet med en netto kostnadsreduksjon på 253 mill. kr i 2023.

Justert inntektsvekst i 2024 sammenliknet med 2023 var på henholdsvis 7,5 prosent for fjerde kvartal isolert og 6,8 prosent akkumulert for hele 2024. Inntektsveksten er i hovedsak drevet av økt passasjervolum, men også en mindre økning i inntekt per passasjer. I løpet av 2023 hadde konsernet andre inntekter på 220 mill. kr, hovedsakelig fra forsikringsoppgjør for bygging av nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn, sammenliknet med 52 mill. kr i 2024 (se note 5).

Justerte driftskostnader har i 2024, sammenliknet med 2023, økt med henholdsvis 2,5 prosent for hele året og gått ned med 1,4 prosent i fjerde kvartal isolert sett. Dette er hovedsakelig relatert til lønnsoppgjør. Konsernets generelle lønnsvekst har vært på nivå med frontfagsmodellen. Konsernet arbeider aktivt med å erstatte innleie av konsulenter med faste ansatte, særlig innenfor teknologi. Andre driftskostnader har holdt seg stabilt i 2024 sammenliknet med 2023. 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 i 2024. Refusjonens resultat effekt er presentert som en kostnadsreduksjon i lønn og andre personalkostnader. Konsernet har i løpet av 2024 kostnadsført 166 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, samt utføre myndighetspålagte oppgaver. Konsernets justerte EBITDA for 2024 var 3 873 mill. kr, en økning på 566 mill. kr sammenliknet med 2023.

Konsernets totale av- og nedskrivninger i 2024 utgjorde 2 311 mill. kr. (2 257 mill. kr. i 2023).

Konsernets netto finansresultat i 2024 ble minus 806 mill. kr (minus 904 mill. kr i 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 2023, bidrar realiserte og urealiserte effekter knyttet til valuta og derivater mindre negativt til finansresultatet i 2024.

Konsernet hadde i 2024 et resultat etter skatt på 658 mill. kr (304 mill. kr. i 2023). Fjerde kvartal isolert viste et underskudd på 39 mill. kr, en reduksjon i underskudd på 4 mill. kr i forhold til fjerde kvartal i 2023.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - DESEMBER

	2024	2023	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	10 417	9 707	7,3 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(8 402)	(7 928)	6,0 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	2 015	1 780	
Justert driftsmargin	19,3 %	18,3 %	
Justerte driftsinntekter per passasjer (NOK) *	203	198	2,4 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(164)	(162)	1,2 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	39	36	8,1 %

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 10 417 mill. kr i 2024, en økning på 7,3 prosent i forhold til foregående år. Både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer var drivere for inntektsveksten på 7,3 prosent mens passasjerveksten i perioden var på 4,8 prosent. Kommersielle inntekter utgjør 56,6 prosent av totale driftsinntekter for lufthavndriften i 2024, mot 55,4 prosent i 2023.

Justerte driftskostnader var 8 402 mill. kr i 2024, en økning på 6,0 prosent i forhold til 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 2024 sammenliknet med 2023. Justert driftsresultat ble 2 015 mill. kr mot 1 780 mill. kr i 2023. Forbedringen kommer som følge av høyere antall passasjerer samt forbedring i resultat per passasjer.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - DESEMBER

BELØP I MNOK	2024	2023	ENDRING
Justerte driftsinntekter*	2 388	2 214	7,9 %
Justerte driftskostnader*	(2 366)	(2 195)	7,8 %
Justert driftsresultat*	22	19	
Justert driftsmargin	0,9 %	0,9 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 2 388 mill. kr i 2024, en økning på 7,9 prosent i forhold til i 2023. Inntektsveksten har sammenheng med økningen i antall service units på 6,3 prosent i 2024 sammenliknet med 2023.

Justerte driftskostnader var 2 366 mill. kr i 2024, en økning på 7,8 prosent i forhold til 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 2024 ble 22 mill. kr mot 19 mill. kr i 2023.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

BELØP I MNOK	31. DESEMBER 2024	31. DESEMBER 2023	ENDRING
Anleggsmidler	44 412	44 666	(254)
Omløpsmidler	7 598	3 149	4 449
Totale eiendeler	52 009	47 814	4 195
Egenkapital	15 518	13 461	2 057
Forpliktelser	4 719	6 060	(1 341)
Langsiktig gjeld	24 631	22 916	1 715
Kortsiktig gjeld	7 142	5 377	1 765
Egenkapital og gjeld	52 009	47 814	4 195
Rentebærende gjeld *	28 217	24 556	3 661

* Definert og beregnet i vedlegget "alternative resultatmål"

Totale eiendeler per 31. desember 2024 endte på 52,0 mrd. kr, en økning på 8,8 prosent siden 31. desember 2023. Økningen forklares hovedsakelig av 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 31. desember 2024 var på 15,5 mrd. kr og egenkapital i forhold til totalkapitalen var på 29,8 prosent. Dette er en økning på 1,7 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 31. desember 2024 endte på 43,3 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 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 31. desember 2024 beløper seg til 28,2 mrd. kr., hvorav 4,1 mrd. kr. er kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR-DESEMBER

BELØP I MNOK	2024	2023	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	3 472	3 354	118
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(2 650)	(2 800)	150
Kontantstrømfra (brukt i) finansieringsaktiviteter	2 392	(319)	2 711
Kontantstrøm før endring av gjeld*	(194)	(245)	50

* Definert og beregnet i vedlegget "alternative resultatmål"

Konsernet hadde 2024 en kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på pluss 3 472 mill. kr, kontantstrøm fra investeringsaktiviteter på minus 2 650 mill. kr og kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på pluss 2 392 mill. kr. Kontantstrømmen før endring i gjeld var negativ med 194 mill. kr.

I mai 2024 utstedte konsernet obligasjonslån på 5,8 mrd. kr. I løpet av 2024 har konsernet nedbetalt langsiktig gjeld med 873 mill. kr og redusert sertifikatgjelden med netto 1500 mill. kr. Økningen i konsernets beholdning av kontanter og kontantekvivalenter for 2024 ble dermed 3 215 mill. kr. Kontantbeholdningen er høy i påvente av forfallsbetalinger av rentebærende forpliktelser på 4,1 mrd. kr i 2025.

Per 31. desember 2024 hadde konsernet en likviditetsreserve på 8,9 mrd. kr. Dette er fordelt med 4,6 mrd. kr i kontanter og kontantekvivalenter og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 1,9 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 4,2 (likt som utgang av 2023). N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte for 2024 på 44,5 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 og regulatoriske forhold.

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 henvises til note 7 for ytterligere beskrivelser.

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

FRAMTIDSUTSIKTER

Til tross for moderat trafikkvekst fremover forventes en styrket finansiell inntjening de nærmeste årene drevet av avklarte finansielle rammebetingelser i statsbudsjettet for 2025 og i Samferdselsdepartementets rammevedtak for regulering av lufthavnavgiftene. Med dette er det konkludert med at det per 31. desember 2024 ikke foreligger tap ved verdifall på driftsmidlene i lufthavnvirksomheten eller underveistjenesten. Det henvises til nærmere redegjørelse i note 7. Det er fortsatt dialog med Samferdselsdepartementet om videre oppfølging av tilrådingene fra den uavhengige selskapsgjennomgangen gjennomført av KPMG i 2024. Dette omfatter blant annet hvilket handlingsrom Avinor skal ha for å optimalisere egen drift og kontantstrøm, finansiering av oppgaver som Avinor utfører for andre sektorer, samt kapitalstruktur og utbyttepolitikk.

Avinor forventer en moderat trafikkvekst mot ca. 56 millioner passasjerer i 2030. Avinor jobber aktivt med å tilrettelegge for ny trafikk, herunder styrking av Oslo lufthavn som knutepunkt. Utenlandsk passasjertrafikk til Norge forventes å ha god vekst, mens innenrikstrafikken flater ut. Nye reisemønstre og nye kundegrupper påvirker Avinors kommersielle inntekter og stiller nye krav til servicetilbudet på lufthavnene. Avinors trafikkinntekter og kommersielle inntekter er eksponert for endringer i trafikkvolum drevet av både redusert tilbud fra flyselskapene og redusert etterspørsel etter flyreiser fra markedet. Avinors trafikkprognoser og finansielle prognoser tar etter beste evne hensyn til nevnte markedsforhold.

Det er høyt fokus på Avinors omfattende prosjektportefølje. Dette gjelder i særlig grad bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, oppgraderinger av Tromsø, Evenes og Andøya lufthavner og teknologisk generasjonsskifte på flysikringsystemer i

underveis- og tårntjenesten. Den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen med nye krav til det nasjonale totalforsvaret generelt, og det norske Forsvaret spesielt, kan medføre løpende premissendringer som representerer risiko for økte kostnader på de utbyggingsprosjektene som har grensesnitt mot Forsvaret.

Luftfarten i Norge må være konkurransedyktig og 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.

Oslo, 19. februar 2025
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT KONSOLIDERT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

	NOTE	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Trafikkinntekter	4	1 388,6	1 302,5	5 753,7	5 400,8
Kommersielle inntekter	4	1 613,0	1 489,8	6 304,1	5 893,3
Andre inntekter	5	28,0	4,4	52,1	219,6
Sum driftsinntekter		3 029,6	2 796,6	12 109,9	11 513,7
Varekostnader		(87,5)	(65,2)	(197,5)	(191,7)
Lønn og andre personalkostnader	8	(1 138,6)	(1 073,8)	(4 072,5)	(3 996,5)
Andre driftskostnader	12	(986,2)	(1 103,6)	(3 701,0)	(3 799,0)
Andre kostnader	5	(28,0)	86,1	(174,2)	33,0
Sum driftskostnader		(2 240,2)	(2 156,5)	(8 145,2)	(7 954,3)
Resultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		789,4	640,2	3 964,7	3 559,5
Av- og nedskrivninger	6	(602,1)	(579,4)	(2 310,6)	(2 256,9)
Driftsresultat		187,3	60,7	1 654,1	1 302,5
Finansinntekter		58,5	21,3	193,0	65,0
Finanskostnader		(244,2)	(199,1)	(919,7)	(736,2)
Netto effekt valuta og derivater		(45,5)	71,1	(79,1)	(233,2)
Finansresultat		(231,2)	(106,8)	(805,9)	(904,3)
Resultat før skattekostnad		(43,9)	(46,0)	848,2	398,2
Skattekostnad	2	5,2	3,4	(190,5)	(94,1)
Resultat etter skatt		(38,7)	(42,6)	657,8	304,1
Tilordnet:					
Aksjonær		(38,7)	(42,6)	657,8	304,1

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
	2024	2023	2024	2023
Resultat etter skatt	(38,7)	(42,6)	657,8	304,1
Utvidet resultat:				
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	509,5	(758,0)	965,7	(417,4)
Skatteeffekt	(112,1)	166,6	(212,7)	91,2
Sum poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	397,4	(591,4)	752,9	(326,2)
Kontantstrømsikring	329,0	44,6	828,1	161,0
Skatteeffekt	(72,4)	(9,8)	(182,2)	(35,4)
Sum poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	256,6	34,8	645,9	125,6
Sum utvidet resultat etter skatt	654,0	(556,6)	1 398,8	(200,6)
Totalresultat	615,3	(599,3)	2 056,6	103,5
Tilordnet:				
Aksjonær	615,3	(599,3)	2 056,6	103,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

	NOTE	31. DESEMBER 2024	31. DESEMBER 2023
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Utsatt skattefordel		1 325,4	1 904,3
Andre immaterielle eiendeler	6,7	576,3	607,7
Anlegg under utførelse, immaterielle	6,7	1 688,6	1 113,6
Sum immaterielle eiendeler		3 590,3	3 625,6
Varige driftsmidler		34 988,8	34 468,4
Anlegg under utførelse		2 977,7	3 580,2
Bruksretteieendeler		539,8	327,6
Sum varige driftsmidler	6,7	38 506,2	38 376,2
Derivater	10	2 258,9	2 624,8
Andre finansielle anleggsmidler		56,2	39,2
Sum finansielle anleggsmidler		2 315,2	2 664,0
Sum anleggsmidler		44 411,7	44 665,8
Omløpsmidler			
Varer		68,8	61,6
Fordringer	11	1 905,3	1 640,8
Derivater	10	985,9	23,1
Kontanter og kontantekvivalenter	9	4 637,7	1 423,3
Sum omløpsmidler		7 597,6	3 148,7
SUM EIENDELER		52 009,3	47 814,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

	NOTE	31. DESEMBER 2024	31. DESEMBER 2023
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		11 638,7	10 981,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 520,9)	(2 919,7)
Sum egenkapital		15 517,9	13 461,4
Gjeld			
Pensjonsforpliktelser	8,13	3 879,4	5 207,7
Andre forpliktelser	13	839,4	852,3
Sum avsetning for forpliktelser		4 718,7	6 060,0
Annen langsiktig gjeld	9,10	23 586,8	21 865,0
Derivater	10	528,5	734,5
Leieforpliktelser	9,10	515,3	316,2
Sum langsiktig gjeld		24 630,7	22 915,7
Sertifikatgjeld	9,10	-	1 499,9
Leverandørgjeld		1 045,1	1 111,2
Betalbar skatt		1,0	-
Skyldige offentlige avgifter		334,0	331,0
Derivater	10	79,6	25,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	4 055,5	832,6
Leieforpliktelser	9,10	59,3	42,1
Annen kortsiktig gjeld	11	1 567,5	1 535,2
Sum kortsiktig gjeld		7 142,0	5 377,4
Sum gjeld		36 491,4	34 353,1
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		52 009,3	47 814,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	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			304,1				304,1
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(326,2)		(326,2)	(326,2)
Kontantstrømsikring - etter skatt					125,6	125,6	125,6
Totalresultat			304,1	(326,2)	125,6	(200,6)	103,5
Egenkapital 31. desember 2023		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Resultat etter skatt			657,8				657,8
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				752,9		752,9	752,9
Kontantstrømsikring, etter skatt					645,9	645,9	645,9
Totalresultat			657,8	752,9	645,9	1 398,8	2 056,6
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	11 638,7	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 517,9

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

	NOTE	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Kontantstrømmer fra (brukt i) operasjonelle aktiviteter					
Resultat før skatt		(43,9)	(46,0)	848,2	398,2
Av- og nedskrivninger		602,1	579,4	2 310,6	2 256,9
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		(0,6)	(1,4)	2,0	0,1
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(21,6)	(13,2)	(61,9)	(114,4)
Netto finansposter		231,2	106,8	805,9	904,3
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(2,1)	2,3	30,2	9,4
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		171,9	234,9	(11,4)	(110,9)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	(95,7)	12,8	(362,6)	(523,7)
Endringer i andre tidsavgrensingsposter		(253,9)	(114,9)	(288,5)	467,0
Innbetalinger av renter		63,8	22,0	199,2	66,8
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		651,2	782,8	3 471,7	3 353,8
Kontantstrømmer fra (brukt i) investeringsaktiviteter					
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteeiendeler		(1 310,7)	(1 797,6)	(4 963,3)	(4 327,4)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		1 004,3	1 075,0	2 305,2	1 525,0
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteeiendeler		2,3	1,7	8,2	10,5
Inn/(utbetalinger) fra andre investeringer		0,0	(13,1)	(0,4)	(8,4)
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(304,1)	(734,0)	(2 650,4)	(2 800,4)
Kontantstrømmer fra (brukt i) finansieringsaktiviteter					
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	-	-	5 780,9	-
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(358,2)	(487,1)	(873,1)	(1 020,6)
Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld	9	-	1 500,1	1 650,0	3 000,0
Nedbetalinger av sertifikatgjeld	9	(749,9)	(750,1)	(3 149,9)	(1 500,1)
Utbetalinger av renter		(328,9)	(279,1)	(998,4)	(798,1)
Betalte låneomkostninger		-	-	(17,4)	-
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(1 437,1)	(16,2)	2 392,1	(318,7)
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		(1 090,0)	32,6	3 213,5	234,7
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		5 726,7	1 390,7	1 423,3	1 188,6
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		4 636,7	1 423,3	4 636,7	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 4. kvartal og helår 2024 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Styret vedtok delårsrapporten den 19. februar 2025.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for 4. kvartal og helår 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

Beløp i MNOK

Driftssegmenter rapporteres på samme måte som ved intern rapportering til selskapets øverste beslutningstaker. Selskapets øverste beslutningstaker, som er ansvarlig for allokering av ressurser til og vurdering av inntjening i driftssegmentene, er blitt identifisert som konsernledelsen.

Avinor-konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og 43 lufthavner inklusive Oslo lufthavn. Driftssegmentene identifiseres basert på den rapportering konsernledelsen bruker når de gjør vurdering av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat og samlede investeringer fordelt etter intern organisering i konsernet.

For ledelsesformål er konsernet organisert i et lufthavnsegment og et flysikringssegment, men for å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, gis det nedenfor informasjon om lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner (regionale lufthavner) for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg. Aktiviteten i segmentet lufthavndrift ligger i all hovedsak i morselskapet Avinor AS. Eiendoms-aktiviteten er organisert i et eget underkonsern. I tillegg ligger all aktivitet i kategorien felles/ufordelt i Avinor AS.

Avinors økonomimodell bygger på myndighetenes mandat om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner, samt at kommersielt overskudd skal subsidiere lufthavnavgiftene («single till»-prinsippet). Segmentinformasjonen for de ulike lufthavnene i denne noten må vurderes i lys av den økonomiske avhengigheten mellom lufthavnene.

Avinor har tilsvarende definert underveistjenester (flysikring) og lufthavnvirksomhet som konsernets kontantgenererende enheter. Det innebærer at den samlede lufthavnvirksomheten og underveistjenester er de minste enhetene i konsernet som genererer uavhengige kontantstrømmer. Se nærmere omtale av kontantgenererende enheter i note 7.

OKTOBER - DESEMBER 2024

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELTE	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 038,5	350,1	-		1 388,6
Kommersielle inntekter	1 475,4	44,5	93,1		1 613,0
Andre inntekter	1,2	0,2	26,6		28,0
Konserninterne inntekter	42,0	208,3	382,0	(632,3)	-
Sum driftsinntekter	2 557,1	603,1	501,7	(632,3)	3 029,5
Varekostnader	(19,2)	(5,2)	(63,2)		(87,5)
Lønn og andre personalkostnader	(446,6)	(382,9)	(309,0)		(1 138,5)
Andre driftskostnader	(747,3)	(56,6)	(182,3)		(986,2)
Andre kostnader	-	-	(28,0)		(28,0)
Konserninterne kostnader	(428,8)	(148,5)	(55,1)	632,3	-
Sum driftskostnader	(1 641,8)	(593,1)	(637,6)	632,3	(2 240,2)
EBITDA	915,3	10,0	(135,9)		789,4
Av- og nedskrivninger	(539,6)	(10,7)	(51,8)		(602,1)
Driftsresultat	375,7	(0,7)	(187,7)		187,3
Investeringer i perioden	565,4	109,9	41,8		717,0

Spesifikasjon av segment lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT FOR OKTOBER - DESEMBER 2024

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	492,8	142,1	101,8	86,8	215,0	-	1 038,5
Kommersielle inntekter	888,7	154,5	117,3	91,4	179,2	44,4	1 475,4
Andre inntekter	0,2	-	-	0,0	1,0	-	1,2
Konserninterne inntekter	4,2	(0,0)	2,0	1,0	28,4	6,5	42,0
Sum driftsinntekter	1 385,9	296,6	221,0	179,2	423,6	50,8	2 557,1
Varekostnader	(11,8)	(1,4)	(1,5)	(0,4)	(4,1)	-	(19,2)
Lønn og andre personalkostnader	(153,8)	(31,8)	(23,4)	(24,2)	(213,5)	-	(446,6)
Andre driftskostnader	(304,2)	(67,2)	(66,3)	(42,4)	(264,0)	(3,1)	(747,3)
Andre kostnader	-	-	-	-	-	-	-
Konserninterne kostnader	(110,5)	(37,5)	(30,1)	(23,5)	(226,7)	(0,4)	(428,8)
Sum driftskostnader	(580,3)	(137,9)	(121,3)	(90,6)	(708,3)	(3,4)	(1 641,8)
EBITDA	805,6	158,6	99,7	88,6	(284,7)	47,4	915,3
Av- og nedskrivninger	(250,6)	(68,4)	(37,6)	(29,0)	(143,2)	(10,7)	(539,6)
Driftsresultat	555,0	90,2	62,1	59,6	(427,9)	36,7	375,7
Investeringer i perioden	172,1	53,2	43,3	33,3	262,2	1,2	565,4

OKTOBER - DESEMBER 2023

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	986,0	316,5	-	-	1 302,5
Kommersielle inntekter	1 379,7	46,3	63,8	-	1 489,8
Andre inntekter	(6,2)	-	10,5	-	4,4
Konserninterne inntekter	35,6	183,9	319,8	(539,3)	-
Sum driftsinntekter	2 395,1	546,7	394,2	(539,3)	2 796,6
Varekostnader	(20,6)	(5,5)	(39,1)	-	(65,2)
Lønn og andre personalkostnader	(428,1)	(376,7)	(268,9)	-	(1 073,7)
Andre driftskostnader	(770,8)	(46,1)	(286,8)	-	(1 103,6)
Andre kostnader	-	-	86,1	-	86,1
Konserninterne kostnader	(386,3)	(126,2)	(26,9)	539,3	-
Sum driftskostnader	(1 605,8)	(554,4)	(535,6)	539,3	(2 156,5)
EBITDA	789,3	(7,7)	(141,4)	-	640,2
Av- og nedskrivninger	(513,4)	(10,3)	(55,7)	-	(579,5)
Driftsresultat	275,8	(18,0)	(197,1)	-	60,7
Investeringer i perioden	717,6	41,7	124,8	-	884,1

Spesifikasjon av segment lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT FOR OKTOBER - DESEMBER 2023

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	471,3	135,5	99,2	82,7	197,3	-	986,0
Kommersielle inntekter	850,7	140,7	113,6	80,8	153,9	39,9	1 379,7
Andre inntekter	(0,8)	(0,1)	(3,2)	(0,4)	(1,7)	-	(6,2)
Konserninterne inntekter	2,9	0,1	2,2	0,9	22,6	6,8	35,6
Sum driftsinntekter	1 324,1	276,3	211,8	164,0	372,2	46,8	2 395,1
Varekostnader	(11,4)	(0,8)	(2,3)	(0,3)	(5,9)	-	(20,6)
Lønn og andre personalkostnader	(153,2)	(31,6)	(25,7)	(23,9)	(193,8)	-	(428,1)
Andre driftskostnader	(305,5)	(78,7)	(56,2)	(48,4)	(278,5)	(3,6)	(770,8)
Andre kostnader	-	-	-	-	-	-	-
Konserninterne kostnader	(98,4)	(34,5)	(27,4)	(21,2)	(204,6)	(0,1)	(386,3)
Sum driftskostnader	(568,5)	(145,5)	(111,6)	(93,8)	(682,7)	(3,7)	(1 605,8)
EBITDA	755,6	130,8	100,2	70,2	(310,5)	43,0	789,3
Av- og nedskrivninger	(238,5)	(67,4)	(36,0)	(29,2)	(131,6)	(10,8)	(513,4)
Driftsresultat	517,1	63,4	64,2	41,0	(442,1)	32,2	275,8
Investeringer i perioden	286,5	47,2	64,2	22,9	296,2	0,7	717,6

JANUAR - DESEMBER 2024

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 352,3	1 401,3			5 753,7
Kommersielle inntekter	5 896,0	191,6	216,5		6 304,1
Andre inntekter	7,4	0,7	44,0		52,1
Konserninterne inntekter	168,3	794,8	1 534,4	(2 497,5)	-
Sum driftsinntekter	10 424,0	2 388,5	1 794,9	(2 497,5)	12 109,9
Varekostnader	(74,0)	(8,2)	(115,3)		(197,5)
Lønn og andre personalkostnader ¹⁾	(1 664,5)	(1 408,9)	(999,1)		(4 072,5)
Andre driftskostnader	(2 754,8)	(232,1)	(714,1)		(3 701,0)
Andre kostnader	-		(174,2)		(174,2)
Konserninterne kostnader	(1 706,3)	(595,3)	(195,9)	2 497,5	-
Sum driftskostnader	(6 199,7)	(2 244,5)	(2 198,6)	2 497,5	(8 145,2)
EBITDA	4 224,3	144,0	(403,6)		3 964,7
Av- og nedskrivninger	(2 066,3)	(42,9)	(201,4)		(2 310,6)
Driftsresultat	2 158,0	101,1	(605,0)		1 654,1
Driftsmidler og anlegg under utførelse	37 220,3	1 976,9	1 034,1		40 231,4
Investeringer i perioden	2 154,5	435,3	147,8		2 737,6

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 i 2024. Refusjonens resultatteffekt 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.

Spesifikasjon av segment lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - DESEMBER 2024

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	2 120,6	595,8	419,7	344,9	871,4		4 352,3
Kommersielle inntekter	3 616,7	619,1	465,7	356,6	662,7	175,1	5 896,0
Andre inntekter	2,5	-	0,9	0,1	3,8		7,4
Konserninterne inntekter	16,6	0,3	7,9	3,6	114,5	25,4	168,3
Sum driftsinntekter	5 756,3	1 215,2	894,3	705,3	1 652,4	200,5	10 424,0
Varekostnader	(39,3)	(3,2)	(4,1)	(1,3)	(26,2)		(74,0)
Lønn og andre personalkostnader	(583,3)	(123,2)	(100,7)	(100,9)	(756,4)	(0,0)	(1 664,5)
Andre driftskostnader	(1 137,5)	(243,4)	(201,2)	(160,9)	(1 001,1)	(10,8)	(2 754,8)
Andre kostnader							-
Konserninterne kostnader	(442,2)	(149,6)	(120,6)	(94,2)	(898,8)	(0,9)	(1 706,3)
Sum driftskostnader	(2 202,3)	(519,4)	(426,5)	(357,4)	(2 682,5)	(11,7)	(6 199,7)
EBITDA	3 554,1	695,8	467,7	347,9	(1 030,1)	188,9	4 224,3
Av- og nedskrivninger	(951,6)	(271,5)	(143,7)	(115,9)	(540,4)	(43,1)	(2 066,3)
Driftsresultat	2 602,4	424,3	324,0	231,9	(1 570,4)	145,7	2 158,0
Driftsmidler og anlegg under utførelse	19 038,9	4 820,5	2 139,2	1 568,0	8 767,8	885,9	37 220,3
Investeringer i perioden	708,6	111,0	118,6	99,5	1 116,2	0,7	2 154,5

JANUAR - DESEMBER 2023

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELTE	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
Driftsmidler og anlegg under utførelse	37 132,1	1 585,0	1 052,8		39 769,9
Investeringer i perioden	2 434,9	363,2	181,6		2 979,8

Spesifikasjon av segment lufthavndrift

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
Driftsmidler og anlegg under utførelse	19 281,5	4 981,0	2 164,4	1 584,5	8 192,0	928,8	37 132,1
Investeringer i perioden	1 177,8	118,7	200,5	62,8	871,0	4,1	2 434,9

NOTE 4 Driftsinntekter

Beløp i MNOK

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 oppsamling/håndtering av kjemikalier fra avising av fly 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	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
	2024	2023	2024	2023
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder				
Underveisavgift	350,1	316,5	1 401,3	1 312,4
Startavgift	311,6	267,7	1 275,4	1 106,8
Passasjeravgift	299,5	292,6	1 318,9	1 217,8
Sikkerhetsavgift	311,4	306,4	1 285,4	1 273,0
Terminalavgift	116,1	119,2	472,6	490,9
Sum trafikkinntekter	1 388,6	1 302,5	5 753,7	5 400,8
Inntekter fra salg av varer og tjenester	307,2	263,5	986,8	914,5
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	1 695,7	1 566,0	6 740,5	6 315,3
Leieinntekter:				
Duty free	592,1	578,3	2 472,7	2 342,8
Parkering	281,0	237,6	1 085,8	1 029,4
Servering, kiosker og butikker	228,5	209,3	945,0	858,6
Annet	204,3	201,0	813,8	748,0
Sum leieinntekter	1 305,8	1 226,2	5 317,3	4 978,8
Andre inntekter (note 5)	28,0	4,4	52,1	219,6
Sum driftsinntekter	3 029,5	2 796,6	12 109,9	11 513,7
Trafikkinntekter	1 388,6	1 302,5	5 753,7	5 400,8
Kommersielle inntekter *	1 613,0	1 489,8	6 304,1	5 893,3
Andre inntekter (note 5)	28,0	4,4	52,1	219,6
Sum driftsinntekter	3 029,5	2 796,6	12 109,9	11 513,7

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

NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

Beløp i MNOK

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	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
	2024	2023	2024	2023
Andre inntekter				
Gevinst salg anleggsmidler	1,1	1,5	5,7	9,5
Offentlige tilskudd/refusjoner	26,9	2,9	46,4	21,6
Forsikringsoppgjør	-	-	-	188,5
Sum andre inntekter	28,0	4,4	52,1	219,6
Andre kostnader				
Tap salg anleggsmidler	(0,5)	-	(7,8)	(9,6)
Endring miljøavsetning (note 13)	(20,0)	86,1	(133,9)	42,6
Avsetning sluttpakker	(7,5)	-	(32,5)	-
Sum andre kostnader	(28,0)	86,1	(174,2)	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/gavepensjon. Per årsslutt 2024 har stort sett alle aktuelle ansatte som har mottatt tilbud fattet beslutning hvorvidt de ønsker å takke ja til tilbudet. Enkelte som har takket ja har fortsatt ikke fattet endelig beslutning om oppstartstidspunkt for avtalen. Kostnadsført avsetning er basert på beregninger av total forpliktelse for inngåtte sluttavtaler og er beregnet av ekstern aktuar. Kostnadsført i 2024 representerer følgelig ledelsens beste estimat på nåverdien av inngåtte sluttavtaler i 2024. Sluttavtalene/gavepensjonene presenteres sammen med pensjonsforpliktelser i konsernets balanse.

NOTE 6 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

	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	-	-	2 979,8	57,4	3 037,2
Reklassifisering *	146,6	2 237,2	(2 383,8)	-	-
Avgang	(0,4)	(15,2)	-	(175,1)	(190,7)
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	327,7	40 097,5
Herav klassifisert som immaterielle	607,7	-	1 113,6	-	1 721,3
Balanseført verdi 1. januar 2024	607,7	34 468,4	4 693,7	327,6	40 097,5
Tilgang	-	-	2 737,6	257,4	2 995,0
Reklassifisering *	47,0	2 718,2	(2 765,2)	-	-
Avgang	-	(10,3)	-	(0,5)	(10,8)
Periodens av- og nedskrivninger	(78,4)	(2 187,5)	-	(44,7)	(2 310,6)
Balanseført verdi 31. desember 2024	576,3	34 988,8	4 666,2	539,8	40 771,1
Herav klassifisert som immaterielle	576,3	-	1 688,6	-	2 264,9

* 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 31. desember 2024 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. desember 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» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS' start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» 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 beregnet til om lag 1,7 mrd. kr. implementert over de tre til fem neste årene sammenliknet med nåsituasjonen. For 2025 er større deler av denne avgiftsøkningen implementert i lufthavnavgiftene, samtidig som statens flypassasjeravgift er redusert med om lag 600 mill. kr. For 2026 planlegger regulator å fastsette lufthavnavgiftene slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «single till»-modellen begrenses til 200 mill. kr., mens avgiftene for 2027 skal være lik behovet. Med gjeldende prognoser og forutsetninger anslår Avinor at dette vil medføre en ytterligere realavgiftsøkning i nivå 600–800 mill. kr. i 2027 sammenliknet med dagens nivå.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. desember 2024 benyttes 2025 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)	56,0
Resultatforbedring terminalåret 2030 (mrd. kr) *	0,9
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,1 %

* Forbedring i driftsresultat i 2030 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2025. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom avgiftsøkninger samt kostnadsbesparelser.

Sentrale forutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2030

Antall passasjerer på 56,0 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 tilbudssideutvikling. 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» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS' start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» 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 beregnet til om lag 1,7 mrd. kr. implementert over de tre til fem neste årene sammenliknet med nåsituasjonen. For 2025 er større deler av denne avgiftsøkningen implementert i lufthavnavgiftene, samtidig som statens flypassasjeravgift er redusert med om lag 600 mill. kr. For 2026 planlegger regulator å fastsette lufthavnavgiftene slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «single till»-modellen begrenses til 200 mill. kr., mens avgiftene for 2027 skal være lik behovet. Med gjeldende prognoser og forutsetninger anslår Avinor at dette vil medføre en ytterligere realavgiftsøkning i nivå 600–800 mill. kr. i 2027 sammenliknet med dagens nivå. Det forventes også at Avinor bidrar til resultatforbedring fra egen drift. Endelig realisering av disse samlede tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt bærekraftige finansielle rammebetingelser.

Basert på prognosene per 31. desember 2024 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer på om lag 600 mill. 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 6,1 prosent (7,8 prosent før skatt) er per 31. desember 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 31. desember 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 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 7,1 mrd. kr med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 4,6 mrd. kr. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 14,3 mrd. kr som ville utløst en nedskrivning på 11,8 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 scenariene 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 0,9 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 %	56,0	40 913	-	-	-
- 5 %	53,2	30 962	(9 951)	513	3 704
- 10 %	50,4	21 011	(19 901)	1 194	8 679
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	40 913	-	-	-
- 0,5 %	1,5 %	36 561	(4 352)	146	904
- 1,0 %	1,0 %	33 064	(7 848)	459	2 652
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,1 %	40 913	-	-	-
+ 0,5 %	6,6 %	36 119	(5 644)	183	1 125
+ 1,0 %	7,1 %	32 277	(8 636)	549	3 046

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 (Samferdselsdepartementet) 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 i kommende referanseperiode. Risikoen for underdekning er vurdert som en nedskrivningsindikator for underveistjenester per 31. desember 2024.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for underveistjenester, har det per 31. desember 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 31. desember 2024 benyttes 2025 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 31. desember 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 31. desember 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten underveistjenester.

NOTE 8 Pensjoner

Beløp i MNOK

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 31. desember 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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,90 %	3,30 %
Årlig forventet lønnsvekst	4,00 %	3,50 %
Årlig forventet pensjonsregulering	3,00 %	2,80 %
Årlig forventet G-regulering	3,75 %	3,25 %

PENSJONSFORPLIKTELSE	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	5 207,7	5 313,9
Resultatført pensjonskostnad	414,1	347,3
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	(776,7)	(870,9)
Estimatavvik mot totalresultat	(965,7)	417,4
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	3 879,4	5 207,7

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 200,3 mill. kr i 2024 (174,9 mill. kr i 2023), samt kostnader til privat AFP på 49,8 mill. kr (28,7 mill. kr i 2023).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER 2024	31. DESEMBER 2023
Langsiktige lån og leieforpliktelser	24 102,2	22 181,2
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	4 114,8	2 374,6
Sum	28 217,0	24 555,8
Lånebevegelser		
Balanseført verdi 01. januar	24 555,8	22 259,0
Opptak av langsiktig lån	5 780,9	-
Nedbetaling av langsiktig lån	(832,6)	(966,4)
Reduksjon leieforpliktelser	(40,5)	(54,1)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	1 650,0	3 000,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	(3 149,9)	(1 500,1)
Netto lånebevegelser	3 407,9	479,4
Andre endringer forpliktelser	246,4	(122,6)
Valuta-/ verdiendring lån	6,9	1 940,0
	1)	
Balanseført verdi periodeslutt	28 217,0	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

Beløp i MNOK

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

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

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

	31. DESEMBER 2024		31. DESEMBER 2023	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	-	-	305,5	298,7
Obligasjonslån	24 768,1	24 162,9	19 000,2	17 902,6
Banklån	2 824,8	2 822,6	3 351,9	3 345,3
Sertifikatlån	-	-	1 499,9	1 501,7
Annen langsiktig gjeld	49,5	49,5	40,0	40,0
Leieforpliktelser	574,6	574,6	358,3	358,3
Sum	28 217,0	27 609,6	24 555,8	23 446,7

DERIVATER

	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Eiendeler		
Rente- og valutaswapper	3 243,5	2 624,8
Valutaterminkontrakter	1,2	23,1
Sum	3 244,8	2 647,9
Gjeld		
Rente- og valutaswapper	528,5	734,5
Valutaterminkontrakter	0,3	0,1
Energikontrakter	79,3	25,4
Sum	608,1	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:

31. DESEMBER 2024	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		1,2		1,2
Derivater benyttet til sikring		3 243,5		3 243,5
Sum eiendeler	-	3 244,8	-	3 244,8
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		11 153,0		11 153,0
Derivater benyttet til sikring		528,5		528,5
Sum forpliktelser	-	11 681,5	-	11 681,5
<hr/>				
31. DESEMBER 2023	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		23,1		23,1
Derivater benyttet til sikring		2 624,8		2 624,8
Sum eiendeler	-	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

Beløp i MNOK

	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Fordringer		
Kundefordringer	1 216,3	1 278,1
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	106,5	68,3
Forskuddsbetalte driftskostnader	147,3	108,2
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	193,6	110,7
Andre kortsiktige fordringer	241,6	75,5
Sum fordringer	1 905,3	1 640,8

	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	457,4	419,9
Påløpte drifts- og investeringskostnader	327,7	558,2
Påløpte rentekostnader	359,7	319,7
Forskudd fra kunder	205,7	193,8
Øvrig kortsiktig gjeld	217,0	43,7
Sum annen kortsiktig gjeld	1 567,4	1 535,2

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.

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	OKTOBER-DESEMBER		AKKUMULERT	
			2024	2023	2019-2024	2019-2023
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	298,2	62,3	1 091,6	259,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(298,2)	(62,3)	(1 091,6)	(259,2)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		24,1	3,1	180,8	150,7
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(24,1)	(3,1)	(180,8)	(150,7)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			322,4	65,5	1 272,4	409,9
Innregning av tilskudd			(322,4)	(65,5)	(1 272,4)	(409,9)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - perodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					1 272,4	409,9
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 265,0)	(390,0)
Fordringer tilskudd - perodeslutt	Fordringer	11			7,4	19,9

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.

Dagens finansiering bygger på økte rammer vedtatt av Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023. Det er en pågående godkjenningssprosess mellom staten og EØS-tilsynet ESA for å sikre at finansieringen av prosjektet, basert på de økte rammene, fortsatt er i tråd med EØS-avtalens regler for statsstøtte.

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	OKTOBER-DESEMBER		AKKUMULERT	
			2024	2023	2014-2024	2014-2023
Balansførte prosjektutgifter						
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	324,1	234,4	1 975,7	782,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(324,1)	(234,4)	(1 975,7)	(782,2)
Netto balansførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		2,4	2,6	59,1	51,4
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(2,4)	(2,6)	(59,1)	(51,4)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			326,5	237,0	2 034,8	833,6
Innregning av tilskudd			(326,5)	(237,0)	(2 034,8)	(833,6)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 034,8	833,6
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 848,6)	(746,0)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Fordringer	11			186,2	87,6

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

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 helseserisiko. 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 nåverdiregnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet gjennomføres over tid.

OVERSIKT OVER ENDERING I AVSETNING MILJØFORPLIKTELSE

BELØP I MNOK	31. DESEMBER	31. DESEMBER
	2024	2023
Avsetning 1. januar	842,9	1 006,9
Justering klassifisering	15,0	-
Endring avsetning grunnet ny informasjon	154,9	13,5
Effekt nåverdiregning	(21,0)	(56,1)
Gjennomført arbeid	(160,8)	(121,4)
Avsetning periodeslutt	831,0	842,9

I forbindelse med gjennomgang av avsetninger er det vurdert at deler av en avsetning gjort i 2022 knyttet til oppryddingsarbeider for tilbakestilling av leide tometearealer er å anse som miljøoppryddingskostnad. Miljørelatert andel av avsetningen utgjør 15 mill. kr. Per 31. desember 2023 ble denne dels presentert i andre forpliktelser og dels i annen kortsiktig gjeld.

Nye pensjonsordninger

Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning, 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 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 fjerde kvartal og helår 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 er enige om ny avtale for yrkesgrupper som har særaldersgrenser, hvor yrkesgrupper med særaldersgrenser vil få et livsvarig tillegg/særalderspåslag. Påslaget er ment å sikre at yrkesgrupper med særaldersgrenser ikke får mindre i pensjon om de ønsker å gå av med pensjon tidligere enn ansatte uten særaldersgrenser. Avtalen spesifiserer ikke hvilke yrkesgrupper som skal ha særaldersgrenser eller hva aldersgrensen vil være. Selv om reglene skal gjelde fra januar 2025, er de ennå ikke vedtatt og forventes ikke å være på plass før i 2026. Det er ikke tatt endelig beslutning om hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt sett er tilknyttet offentlig tjenestepensjonsordning.

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 31. desember 2024 som påvirker delårsrapporten for 4. kvartal og helår 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	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Justerte driftsinntekter					
Sum driftsinntekter	Resultatregnskap	3 029,6	2 796,6	12 109,9	11 513,7
Andre inntekter (note 5)	Resultatregnskap	(28,0)	(4,4)	(52,1)	(219,6)
Sum justerte driftsinntekter		3 001,5	2 792,2	12 057,8	11 294,1
Justerte driftskostnader					
Sum driftskostnader	Resultatregnskap	(2 240,2)	(2 156,5)	(8 145,2)	(7 954,3)
Andre kostnader (note 5)	Resultatregnskap	28,0	(86,1)	174,2	(33,0)
Refusjon arbeidsgiveravgift (note 3)		-	-	(213,8)	-
Sum justerte driftskostnader		(2 212,2)	(2 242,6)	(8 184,9)	(7 987,2)
Justert EBITDA		789,3	549,7	3 872,9	3 306,9
Av- og nedskrivninger	Resultatregnskap	(602,1)	(579,4)	(2 310,6)	(2 256,9)
Justert driftsresultat		187,2	(29,8)	1 562,3	1 049,9

JUSTERTE DRIFTSINNETKTER, DRIFTSKOSTNADER, DRIFTSRESULTAT OG DRIFTSMARGIN FOR LUFTHAVNDRIFT

BEREGNING OG AVSTEMMING	KILDE	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Justerte driftsinntekter					
Sum driftsinntekter	Note 3	2 557,1	2 395,1	10 424,0	9 895,8
Andre inntekter	Note 3	(1,2)	6,2	(7,4)	(188,5)
Sum justerte driftsinntekter		2 555,9	2 401,2	10 416,6	9 707,3
Justerte driftskostnader					
Sum driftskostnader	Note 3	(1 641,8)	(1 605,8)	(6 199,7)	(5 916,3)
Av- og nedskrivninger	Note 3	(539,6)	(513,4)	(2 066,3)	(2 011,4)
Andre kostnader	Note 3	-	-	-	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift			-	(135,6)	-
Sum justerte driftskostnader		(2 181,4)	(2 119,2)	(8 401,6)	(7 927,7)
Justert driftsresultat		374,5	282,0	2 015,0	1 779,7
Justert driftsmargin		14,7 %	11,7 %	19,3 %	18,3 %

JUSTERTE DRIFTSINNETKTER, DRIFTSKOSTNADER, DRIFTSRESULTAT OG DRIFTSMARGIN FOR FLYSIKRING

BEREGNING OG AVSTEMMING	KILDE	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Justerte driftsinntekter					
Sum driftsinntekter	Note 3	603,1	546,7	2 388,5	2 213,7
Andre inntekter	Note 3	(0,2)	-	(0,7)	-
Sum justerte driftsinntekter		602,9	546,7	2 387,8	2 213,7
Justerte driftskostnader					
Sum driftskostnader	Note 3	(593,1)	(554,4)	(2 244,5)	(2 151,7)
Av- og nedskrivninger	Note 3	(10,7)	(10,3)	(42,9)	(43,1)
Andre kostnader	Note 3	-	-	-	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift			-	(78,2)	-
Sum justerte driftskostnader		(603,8)	(564,7)	(2 365,5)	(2 194,7)
Justert driftsresultat		(0,9)	(18,0)	22,2	19,0
Justert driftsmargin		-0,2 %	-3,3 %	0,9 %	0,9 %

JUSTERT DRIFTSINNETKT, 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	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
		2024	2023	2024	2023
Antall passasjerer (i millioner)		12,5	11,8	51,4	49,0
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	2 555,9	2 401,2	10 416,6	9 707,3
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 181,4)	(2 119,2)	(8 401,6)	(7 927,7)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	374,5	282,0	2 015,0	1 779,7
Justert driftsinntekt per passasjer		205,1	203,7	202,9	198,1
Justerte driftskostnader per passasjer		(175,1)	(179,8)	(163,6)	(161,7)
Justert driftsresultat per passasjer		30,1	23,9	39,2	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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Langsiktig rentebærende gjeld			
Annen langsiktig gjeld	Balanse	23 586,8	21 865,0
Leieforpliktelser	Balanse	515,3	316,2
Sum langsiktig rentebærende gjeld		24 102,2	22 181,2
Kortsiktig rentebærende gjeld			
Sertifikatgjeld	Balanse	-	1 499,9
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	4 055,5	832,6
Leieforpliktelser	Balanse	59,3	42,1
Sum langsiktig rentebærende gjeld		4 114,8	2 374,6
Rentebærende gjeld		28 217,0	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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Rentebærende gjeld	APM	28 217,0	24 555,8
Rente- og valutaswapper - gjeld	Note 10	528,5	734,5
Rente- og valutaswapper - eiendel	Note 10	(3 243,5)	(2 624,8)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(4 637,7)	(1 423,3)
Netto rentebærende gjeld		20 864,3	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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Egenkapital	Balanse	15 517,9	13 461,4
Netto rentebærende gjeld	APM	20 864,3	21 242,2
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		36 382,2	34 703,6
Egenkapitalandel låneavtaler *		42,7 %	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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Netto rentebærende gjeld	APM	20 864,3	21 242,2
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	(515,3)	(316,2)
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	(59,3)	(42,1)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 289,7	20 883,9
Egenkapital	Balanse	15 517,9	13 461,4
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		35 807,6	34 345,3
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		43,3 %	39,2 %

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

EGENKAPITALANDEL

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

BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL	KILDE	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Egenkapital	Balanse	15 517,9	13 461,4
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	52 009,3	47 814,5
Egenkapitalandel		29,8 %	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	31. DESEMBER	31. DESEMBER
		2024	2023
Netto kontantsrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	3 471,7	3 353,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(2 650,4)	(2 800,4)
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	(998,4)	(798,1)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	(17,4)	-
Kontantstrøm før endring gjeld		(194,5)	(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