

Første kvartal 2025. Avinorkonsernet



Hovedtall Avinorkonsernet

	JANUAR-MARS		ÅR
	2025	2024	2024
Inntekter lufthavnvirksomhet *	2 461	2 151	10 417
Inntekter flysikringstjeneste *	637	554	2 388
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(169)	(199)	(695)
Sum inntekter	2 928	2 507	12 110
EBITDA **	696	322	3 965
Justert EBITDA **	689	390	3 873
Resultat etter skatt	(87)	(376)	246
Totale eiendeler	50 968	47 519	51 537
Egenkapital	14 743	13 353	15 106
Egenkapital/totalkapital **	28,9 %	28,1 %	29,3 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **	41,2 %	38,5 %	42,7 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	11 450	10 807	51 351
Antall flybevegelser (i 1000)	146	139	618
Antall service units (i 1000)	566	544	2 477
Punktlighet **/**	84 %	83 %	84 %
Regularitet **/**	98 %	98 %	98 %

* Trafikkinntekter, kommersielle inntekter og konserninterne inntekter
** Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"
*** siste 12 måneder

Styrets rapport

HØYDEPUNKTER

Konsernets resultat ble forbedret i første kvartal 2025 sammenlignet med første kvartal 2024. Totale driftsinntekter i kvartalet utgjorde 2 928 millioner kroner, som gir en underliggende vekst på 16,0 prosent (justert for andre inntekter). Justering av lufthavnavgiftene med virkning fra februar 2025 har gitt høyere avgiftsinntekter. I tillegg bidrar både en trafikkvekst på 6,0 prosent og økte inntekter per passasjer positivt. Totale driftskostnader i kvartalet utgjorde 2 215 millioner kroner, som gir en underliggende økning på 4,9 prosent (justert for andre kostnader). Hovedsakelig forklares dette av generell pris- og lønnsvekst. Justerte inntekter og kostnader er presentert i vedlegget «Alternative resultatmål». Justert EBITDA var 689 millioner kroner i første kvartal 2025, som var en økning på 299 millioner kroner fra første kvartal 2024.

TRAFIKKUTVIKLING

11,4 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i første kvartal 2025, som er en økning på 6,0 prosent sammenlignet med første kvartal 2024. Veksten i innenlands- og utenlandstrafikken var på henholdsvis 5,4 og 6,8 prosent. Utenlandstrafikken utgjorde 38,8 prosent av det samlede antall passasjerer i første kvartal 2025, mot 38,5 prosent i samme kvartal året før.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2021.



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - MARS

PASSASJERER (1000)	2025	2024	ENDRING
Oslo lufthavn	5 653	5 375	5,2 %
Bergen lufthavn	1 368	1 344	1,9 %
Stavanger lufthavn	862	857	0,6 %
Trondheim lufthavn	941	890	5,8 %
Regionale lufthavner	2 626	2 342	12,1 %
Avinorkonsernet	11 450	10 807	6,0 %

Antallet flybevegelser var i første kvartal 2025 4,8 prosent høyere i forhold til første kvartal 2024. Økningen var for flybevegelser internasjonalt på 4,5 prosent, flybevegelser innenlands på 4,6 prosent og flybevegelser offshore på 7,6 prosent. Veksten kom fra de regionale lufthavnene og Oslo lufthavn med en økning på henholdsvis 6,3 og 6,0 prosent.

Fyllingsgraden var i første kvartal 2025 på 70,5 prosent, hvorav fyllingsgraden var 67,7 prosent på innland og 75,5 prosent på utland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en svak positiv kapasitetsutvikling på 0,6 prosent de neste tre kvartalene sammenlignet med fjoråret. For andre kvartal forventes en reduksjon i kapasiteten på 1,5 prosent som følge av påskens plassering og reasfaltering av rullebanen på Bergen lufthavn. For tredje kvartal forventes en økning i kapasiteten på 2,2 prosent. Samlet gir dette lite rom for passasjervekst i høysesongen.

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

FLYSIKKERHET

I første kvartal 2025 er det identifisert tre potensielt alvorlige luftfartshendelser. Kartlegging og undersøkelser er pågående.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinorkonsernet

BELØP I MNOK	JANUAR - MARS		
	2025	2024	ENDRING
Driftsinntekter	2 928	2 507	16,8 %
Driftskostnader	(2 232)	(2 185)	2,1 %
EBITDA *	696	322	
Driftsresultat	84	(242)	
Driftsmargin	2,9 %	-9,7 %	
Resultat etter skatt	(87)	(376)	
Justerte driftsinntekter *	2 904	2 502	16,0 %
Justerte driftskostnader *	(2 215)	(2 112)	4,9 %
Justert EBITDA *	689	390	
Justert driftsresultat *	77	(174)	
Justert driftsmargin	2,6 %	-6,9 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for første kvartal 2025 utgjorde 2 928 millioner kroner, som er en økning på 421 millioner kroner fra samme kvartal i 2024. Konsernets totale

driftskostnader for første kvartal 2025 utgjorde 2 232 millioner kroner. Det er en økning på 47 millioner kroner fra samme periode året før. Resultatet for første kvartal i år inkluderer andre poster med positivt resultatbidrag på netto 8 millioner kroner sammenlignet med netto 68 millioner kroner i negativt resultatbidrag første kvartal 2024.

Justerte inntekter i første kvartal 2025 sammenlignet med tilsvarende kvartal i 2024 er opp 16 prosent. Inntektsveksten er drevet av både økt passasjervolum og økt inntekt per passasjer. Årets justering av lufthavnavgiftene fra februar 2025 bidrar også til høyere avgiftsinntekter. Samtidig ble statens flypassasjeravgift redusert med om lag 600 millioner kroner årlig.

Justerte driftskostnader er i første kvartal i år 4,9 prosent høyere enn i første kvartal i fjor. Dette forklares hovedsakelig av generell pris- og lønnsvekst, men delvis også av økt trafikkaktivitet.

Avinor arbeider kontinuerlig med å tilpasse kostnadene til den løpende driften. En betydelig del av konsernets kostnadsbase er imidlertid relativt fast og nødvendig for å opprettholde sikker og stabil drift som forutsatt i samfunnsoppdraget, samt for å utføre myndighetspålagte oppgaver. Konsernets justerte EBITDA for første kvartal 2025 var 689 millioner kroner, som er en økning på 299 millioner kroner i forhold til første kvartal 2024.

Konsernets totale avskrivninger og amortiseringer for første kvartal i år utgjorde 612 millioner kroner mot 564 millioner kroner på samme tidspunkt i fjor.

Konsernets netto finansresultat for første kvartal 2025 ble minus 197 millioner kroner mot minus 240 millioner kroner i første

kvartal 2024. Sammenlignet med første kvartal 2024, bidrar realiserte og urealiserte effekter knyttet til valuta og derivater mindre negativt til finansresultatet for første kvartal i år.

Resultatet etter skatt var for konsernet på minus 87 millioner kroner i første kvartal 2025, som er en resultatforbedring på 289 millioner kroner sammenlignet med første kvartal 2024.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - MARS

	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	2 461	2 151	14,4 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 399)	(2 284)	5,0 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	61	(133)	
Justert driftsmargin	2,5 %	-6,2 %	
Justerte driftsinneker per passasjer (NOK) *	215	199	8,0 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(210)	(211)	-0,9 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	5	(12)	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 2 461 millioner kroner i første kvartal 2025, som er en økning på 14,4 prosent i forhold til samme kvartal foregående år. Både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer bidrar til inntektsveksten. I tillegg får høyere lufthavnavgifter med virkning fra februar 2025 positiv effekt på segmentinntektene. Passasjerveksten i første kvartal

2025 mot første kvartal 2024 var på 6 prosent. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjør for lufthavndriften 49,5 prosent i første kvartal 2025, som er en nedgang fra 54,2 prosent i første kvartal 2024.

Justerte driftskostnader var 2 399 millioner kroner i første kvartal 2025. Det er en økning på 5,0 prosent fra første kvartal 2024, og som i hovedsak forklares av generell pris- og lønnsvekst, men til dels også av økt trafikkaktivitet.

Justerte driftskostnader per passasjer har vært relativt stabile i første kvartal 2025 sammenlignet med første kvartal 2024, mens justerte driftsinntekter per passasjer har økt. Justert driftsresultat ble 61 millioner kroner mot minus 133 millioner kroner i foregående års første kvartal. Forbedringen kommer som følge av høyere antall passasjerer og resultat per passasjer.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - MARS

BELØP I MNOK	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter*	637	554	14,9 %
Justerte driftskostnader*	(621)	(595)	4,4 %
Justert driftsresultat*	16	(41)	
Justert driftsmargin	2,4 %	-7,4 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter for første kvartal 2025 var 637 millioner kroner, en økning på 14,9 prosent i forhold til første kvartal 2024. Inntektsveksten har sammenheng med økt

pris per og i antall service units. Fra og med 2025 startet ny referanseperiode for underveistjenester som løper fra 2025 til 2029.

Justerte driftskostnader var 621 millioner kroner i første kvartal 2025, som er en økning på 4,4 prosent sammenlignet med første kvartal 2024. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprosjekter som medfører økte prosjektkostnader.

Justert driftsresultat for første kvartal 2025 ble 16 millioner kroner mot minus 41 millioner kroner for første kvartal 2024.

Performance Review Board, EU-kommisjonens rådgivende organ, har anbefalt at Norges innsendte ytelsesplan knyttet til leveranse av underveistjenester for perioden 2025-2029 underkjennes. Det er usikkerhet om når en endelig ytelsesplan for perioden formelt blir vedtatt. Foreslått underkjennelse av ytelsesplanen medførte at det per 31.desember 2024 ble innregnet en nedskrivning på 528 millioner kroner av driftsmidler tilknyttet flysikringsvirksomheten. Per utgangen av mars i år er det gjennomført oppdatert nedskrivningstest. Denne konkluderer med at det ikke skal innregnes ytterligere verdifall for eiendeler tilknyttet underveistjenesten (som inngår i segmentet flysikring) per 31. mars 2025. Se note 7 for ytterligere informasjon.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

	31. MARS 2025	31. DESEMBER 2024	ENDRING
BELØP I MNOK			
Anleggsmidler	43 623	43 940	(317)
Omløpsmidler	7 345	7 598	(253)
Totale eiendeler	50 968	51 537	(569)
Egenkapital	14 743	15 106	(363)
Langsiktig gjeld	29 341	29 294	47
Kortsiktig gjeld	6 884	7 137	(253)
Egenkapital og gjeld	50 968	51 537	(569)
Rentebærende gjeld *	27 360	28 157	(797)

* Definert og beregnet i vedlegget “Alternative resultatmål”

Totale eiendeler per 31. mars 2025 endte på 51,0 milliarder kroner, som er en nedgang på 1,1 prosent fra 31. desember 2024. På eiendelssiden er det hovedsakelig effekter av derivater som bidrar til nedgangen i anleggs- og omløpsmidler. Valutaeffekter er hoveddriveren for nedgangen i konsernets rentebærende gjeld i første kvartal 2025.

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

Konsernets bokførte egenkapital per 31. mars 2025 var på 14,7 milliarder kroner og egenkapitalen målt mot totalkapitalen var på 28,9 prosent. Dette er 0,4 prosentpoeng lavere enn 31. desember 2024. Vedtektsfestet egenkapital (egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld) var per 31. mars 2025 på 41,2 prosent, se vedlegget «Alternative resultatmål».

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Deler av konsernets pensjonsmidler er knyttet opp mot avkastningen i Statens pensjonsfond utland (SPU). I første kvartal 2025 har det vært negativ verdiutvikling i SPU som medfører økning i netto balanseført pensjonsforpliktelse, se note 8. Andre forpliktelser knytter seg hovedsakelig til balanseført forpliktelse for miljøoppryddingskostnader, se note 13 for ytterligere informasjon.

Konsernets rentebærende gjeld per 31. mars 2025 beløper seg til 27,4 milliarder kroner, hvorav 4,0 milliarder kroner er kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR-MARS

BELØP I MNOK	2025	2024	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	534	415	119
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(1 004)	(779)	(225)
Kontantstrømfra (brukt i) finansieringsaktiviteter	(223)	(209)	(15)
Kontantstrøm før endring av gjeld*	(682)	(564)	(119)

* Definert og beregnet i vedlegget “Alternative resultatmål”

Konsernet hadde for første kvartal 2025 en positiv kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på 534 millioner kroner, men kontantstrømmen fra investerings- og finansieringsaktiviteter var negative på henholdsvis 1 004 og 223 millioner kroner. Kontantstrømmen før endring i gjeld var negativ med 682 millioner kroner.

I løpet av første kvartal 2025 har Avinorkonsernet inngått ny avtale om revolverende trekkfasilitet på 6 milliarder kroner med varighet til 2030. Per 31. mars 2025 hadde konsernet en likviditetsreserve på 10,2 milliarder kroner. Dette er fordelt med 3,9 milliarder kroner i kontanter og kontantekvivalenter og 6,3 milliarder kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 1,7 for konsernet, som er en nedgang fra 2,1 per utgangen av 2024. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 3,7, som er ned fra 4,8 per utgangen av 2024. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte for første kvartal 2025 på 43,9, mot 44,5 ved utgangen av 2024.

Sykefraværet i første kvartal 2025 var 4,6 prosent. Spesielt har langtidssykefraværet over tid vist en positiv nedadgående trend. Konsernet har jobbet målrettet med sykefravær gjennom kartleggingsprosjekter og lederopplæring.

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 reisevaner, geopolitiske og regulatoriske forhold.

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

Det vises til kapittel 5 «Risikoforhold» i Avinors Års- og bærekraftsrapport 2024 for ytterligere beskrivelser av de vesentligste risikoene og usikkerhetene som kan påvirke Avinors virksomhet. Per avleggelsen av denne delårsrapporten har det ikke blitt identifisert faktorer som endrer risikoforholdene vesentlig.

FREMTIDSUTSIKTER

Som følge av vedtatt økning av lufthavnavgifter i statsbudsjettet for 2025 og Samferdselsdepartementets rammevedtak for regulering av lufthavnavgiftene forventer Avinor en forbedret finansiell inntjening de nærmeste årene, til tross for antatt moderat trafikkvekst fremover. Det er konkludert med at det per 31. mars 2025 ikke foreligger tap ved verdifall på driftsmidlene i

lufthavnvirksomheten. For underveistjenesten er det usikkerhet knyttet til inntektene som følge av at Performance Review Board har anbefalt avvist Norges innsendte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029. Det ble per 31. desember 2024 foretatt en nedskrivning på 527,9 millioner kroner av driftsmidlene til underveistjenesten. Det er konkludert med at det per 31. mars 2025 ikke foreligger ytterligere verdifall. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Det er fortsatt dialog med Samferdselsdepartementet om videre oppfølging av tilrådningene fra KPMG i den uavhengige selskapsgjennomgangen gjennomført 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 opp mot 57 millioner passasjerer i 2031. Utenlandsk passasjertrafikk til Norge forventes å ha god vekst, mens innenrikstrafikken flater ut. Nye reisemønstre og nye kundegrupper påvirker Avinors kommersielle inntekter og stiller endrede krav til servicetilbudet på lufthavnene. Avinors trafikk- og kommersielle inntekter er eksponert for endringer i trafikkvolum drevet av både redusert tilbud fra flyselskapene og redusert etterspørsel etter flyreiser fra markedet. Avinors trafikk- og finansielle prognoser tar etter beste evne hensyn til ovennevnte markedsutsikter.

Det er høyt fokus på Avinors omfattende prosjektportefølje. Dette gjelder særlig bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, oppgraderinger av lufthavnene Tromsø, Evenes og Andøya og teknologisk generasjonsskifte på flysikringssystemer 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 også å møte omstillingen til bærekraftig luftfart. Dette arbeidet skal Avinor være en aktiv bidragsyter til ved å redusere egne klimagassutslipp, tilrettelegge for reduserte klimagassutslipp fra fly og bidra til initiativer for innfasing av null- og lavutslippsteknologier.

Oslo, 27. mai 2025
Styret i Avinor AS

Finansiell informasjon

Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2025	2024	2024
Trafikkinntekter	4	1 574,3	1 253,4	5 753,7
Kommersielle inntekter	4	1 329,2	1 248,9	6 304,1
Andre inntekter	5	24,6	4,6	52,1
Driftsinntekter		2 928,2	2 506,9	12 109,9
Varekostnader		(65,8)	(32,7)	(197,5)
Lønn og personalkostnader	8	(1 146,4)	(1 111,7)	(4 072,5)
Andre driftskostnader	12	(1 002,4)	(967,6)	(3 701,0)
Andre kostnader	5	(17,0)	(72,9)	(174,2)
Driftskostnader		(2 231,7)	(2 184,8)	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		696,5	322,1	3 964,7
Avskrivninger og amortiseringer		(612,2)	(564,2)	(2 310,6)
Nedskrivninger	6	-	-	(527,9)
Driftsresultat		84,3	(242,1)	1 126,2
Finansinntekter		51,9	13,9	193,0
Finanskostnader		(236,3)	(191,4)	(919,7)
Netto effekt valuta og derivater		(12,2)	(62,9)	(79,1)
Finansresultat		(196,6)	(240,3)	(805,9)
Resultat før skattekostnad		(112,3)	(482,5)	320,3
Skattekostnad	2	24,9	106,3	(74,3)
Resultat etter skatt		(87,4)	(376,2)	246,0
Tilordnet:				
Aksjonær		(87,4)	(376,2)	246,0

Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2025	2024	2024
Resultat etter skatt		(87,4)	(376,2)	246,0
Aktuarielle gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse		(259,7)	240,2	965,7
Skatteeffekt		57,1	(52,9)	(212,7)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		(202,6)	187,3	752,9
Kontantstrømsikring		(93,9)	103,7	828,1
Skatteeffekt		20,7	(22,8)	(182,2)
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder, etter skatt		(73,3)	80,9	645,9
Utvidet resultat etter skatt		(275,9)	268,2	1 398,8
Totalresultat		(363,3)	(107,9)	1 644,8
Tilordnet:				
Aksjonær		(363,3)	(107,9)	1 644,8

Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	31. MARS		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EIEDELER				
Utsatt skattefordel		1 544,2	1 934,9	1 441,5
Immaterielle eiendeler	6,7	552,1	611,6	560,3
Varige driftsmidler	6,7	34 807,9	34 099,9	34 813,1
Anlegg under utførelse	6,7	4 331,9	5 121,5	4 330,1
Bruksretteiendeler	6	472,1	317,6	479,6
Derivater, anleggsmidler	10	1 851,1	2 505,1	2 258,9
Andre finansielle anleggsmidler		63,5	39,7	56,2
Anleggsmidler		43 622,9	44 630,4	43 939,8
Varer		68,5	59,1	68,8
Derivater, omløpsmidler	10	883,8	5,3	985,9
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11	2 449,1	1 973,6	1 905,3
Kontanter og kontantekvivalenter	9	3 943,7	850,3	4 637,7
Omløpsmidler		7 345,0	2 888,3	7 597,6
Eiendeler		50 967,9	47 518,7	51 537,4

Sammendratt konsolidert balanse – egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	31. MARS		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EGENKAPITAL OG GJELD				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		11 139,6	10 604,8	11 227,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 796,7)	(2 651,4)	(1 520,9)
Egenkapital		14 742,9	13 353,5	15 106,2
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 231,2	5 013,0	3 879,4
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	454,0	307,0	459,8
Andre avsetninger og forpliktelser	13	837,8	913,9	839,4
Annen langsiktig gjeld	9,10	22 911,3	21 477,0	23 586,8
Derivater, langsiktig gjeld	10	906,3	902,7	528,5
Langsiktig gjeld		29 340,6	28 613,6	29 293,9
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	53,9	41,9	54,6
Sertifikatgjeld	9,10	-	1 500,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	3 940,7	832,6	4 055,5
Derivater, kortsiktig gjeld	10	76,7	90,6	79,6
Betalbar skatt		-	-	1,0
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	2 813,1	3 086,6	2 946,6
Kortsiktig gjeld		6 884,4	5 551,6	7 137,3
Gjeld		36 225,0	34 165,2	36 431,2
Egenkapital og gjeld		50 967,9	47 518,7	51 537,4

Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen

Beløp i MNOK			ANDRE EGENKAPITALKOMPONENTER				SUM
	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS-RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER	
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Resultat etter skatt			(376,2)				(376,2)
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				187,3		187,3	187,3
Kontantstrømsikring, etter skatt					80,9	80,9	80,9
Totalresultat			(376,2)	187,3	80,9	268,2	(107,9)
Egenkapital 31. mars 2024		5 400,1	10 604,8	(2 275,9)	(375,3)	(2 651,4)	13 353,5
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			(87,4)				(87,4)
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(202,6)		(202,6)	(202,6)
Kontantstrømsikring, etter skatt					(73,3)	(73,3)	(73,3)
Totalresultat			(87,4)	(202,6)	(73,3)	(275,9)	(363,3)
Egenkapital 31. mars 2025		5 400,1	11 139,6	(1 912,9)	116,4	(1 796,7)	14 742,9

Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2025	2024	2024
Resultat før skatt		(112,3)	(482,5)	320,3
Av- og nedskrivninger		612,2	564,2	2 838,5
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		(2,1)	(0,8)	2,0
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(5,8)	(2,0)	(61,9)
Netto finansposter		196,6	240,3	805,9
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(8,4)	28,7	30,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(133,9)	(176,2)	(11,4)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	92,2	45,5	(362,6)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(152,0)	181,7	(288,0)
Innbetalinger av renter		52,8	16,0	199,2
Betalte skatter		(5,5)	-	-
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		533,8	415,1	3 472,2
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		(1 063,4)	(1 238,4)	(4 963,3)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		56,6	458,5	2 305,2
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		2,4	0,9	8,2
Utbetalinger fra andre investeringer		-	(0,5)	-
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(1 004,3)	(779,4)	(2 649,9)

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2025	2024	2024
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	-	-	5 780,9
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(11,6)	(9,4)	(873,1)
Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld	9	-	-	1 650,0
Nedbetalinger av sertifikatgjeld	9	-	-	(3 149,9)
Utbetalinger av renter		(211,8)	(199,2)	(998,4)
Betalte låneomkostninger		-	-	(17,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(223,5)	(208,6)	2 392,1
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		(694,0)	(573,0)	3 214,4
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		4 637,7	1 423,3	1 423,3
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		3 943,7	850,3	4 637,7

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, Dronning Eufemias gate 6A.

Delårsrapporten for første kvartal 2025 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Styret vedtok delårsrapporten den 27. mai 2025.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for første kvartal 2025 er avlagt i henhold til IAS 34 Delårsrapportering. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med Avinorkonsernets årsregnskap for 2024. Årsregnskapet inngår i Avinors års- og bærekraftsrapport for 2024. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

Skatt 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 samt tidligere års beregnede betalbare skatter redusert for betalt forskuddsskatt.

NOTE 3 Segmentinformasjon

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.

Avinorkonsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og 45 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. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, har ledelsen valgt å følge opp lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner

for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg. Fellesfunksjoner omfatter teknologi, konsernstaber (herunder økonomi/finans, kommersiell/marked, strategi, HR og juridisk) samt øvrige felles fagmiljøer.

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.

Salg mellom driftssegmentene gjennomføres i henhold til armlengdeprinsippet. Allokering av kostnader knyttet til fellesfunksjoner innenfor lufthavnsegmentet er enten basert på en direkte fordeling ut fra faktisk bruk av funksjonene, eller interne fordelingsnøkler som gjenspeiler bruken av funksjonene. Ved rapportering av inntekt

fra eksterne parter til konsernledelsen er måling av inntekt i overensstemmelse med måling av inntekt i resultatregnskapet.

Avinor har 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.

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR – MARS 2025

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 198,0	376,3	-		1 574,3
Kommersielle inntekter	1 217,9	45,8	65,5		1 329,2
Andre inntekter	24,6	-	(0,0)		24,6
Konserninterne inntekter	44,7	214,7	565,0	(824,4)	-
Driftsinntekter	2 485,2	636,9	630,6	(824,4)	2 928,2
Varekostnader	(16,1)	(5,2)	(44,5)		(65,8)
Lønn og andre personalkostnader	(459,1)	(391,9)	(295,4)		(1 146,4)
Andre driftskostnader	(751,4)	(59,4)	(191,7)		(1 002,4)
Andre kostnader	(17,0)	-	(0,0)		(17,0)
Konserninterne kostnader	(615,9)	(159,0)	(49,5)	824,4	-
Driftskostnader	(1 859,6)	(615,4)	(581,1)	824,4	(2 231,7)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	625,6	21,4	49,5		696,5
Avskrivninger og amortiseringer	(556,9)	(5,9)	(49,5)		(612,2)
Driftsresultat	68,7	15,6	0,0		84,3
Tilknyttede eiendeler *	37 051,8	1 595,8	1 044,3		39 691,9
Investeringer i perioden	388,3	152,6	47,5		588,4

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – MARS 2025

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	560,8	155,9	112,7	99,2	269,5	-	1 198,0
Kommersielle inntekter	729,3	119,3	98,3	83,6	144,3	43,1	1 217,9
Andre inntekter	13,7	0,4	0,1	0,5	9,9	-	24,6
Konserninterne inntekter	3,4	0,1	2,0	1,0	31,8	6,5	44,7
Driftsinntekter	1 307,1	275,6	213,1	184,3	455,5	49,6	2 485,2
Varekostnader	(9,2)	(0,7)	(1,1)	(0,3)	(4,7)	-	(16,1)
Lønn og andre personalkostnader	(168,1)	(32,7)	(26,2)	(28,3)	(203,7)	(0,0)	(459,1)
Andre driftskostnader	(316,2)	(71,1)	(49,9)	(40,9)	(271,3)	(2,2)	(751,4)
Andre kostnader	(0,6)	(0,5)	(0,1)	-	(15,8)	-	(17,0)
Konserninterne kostnader	(184,0)	(57,8)	(46,2)	(37,5)	(290,2)	(0,2)	(615,9)
Driftskostnader	(678,1)	(162,7)	(123,5)	(107,0)	(785,8)	(2,4)	(1 859,6)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	629,0	112,9	89,6	77,2	(330,3)	47,1	625,6
Avskrivninger og amortiseringer	(248,8)	(68,4)	(37,9)	(30,4)	(160,7)	(10,7)	(556,9)
Driftsresultat	380,2	44,6	51,7	46,9	(490,9)	36,4	68,7
Tilknyttede eiendeler *	18 963,5	4 867,4	2 112,6	1 542,2	8 685,7	880,5	37 051,8
Investeringer i perioden	173,9	34,4	11,3	4,5	159,4	4,9	388,3

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR – MARS 2024

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	942,9	310,5			1 253,4
Kommersielle inntekter	1 166,7	48,9	33,3		1 248,9
Andre inntekter	4,6		-		4,6
Konserninterne inntekter	41,4	195,0	517,8	(754,2)	(0,0)
Driftsinntekter	2 155,7	554,4	551,0	(754,2)	2 506,9
Varekostnader	(15,6)	(0,9)	(16,2)		(32,7)
Lønn og andre personalkostnader	(458,6)	(376,9)	(276,2)		(1 111,7)
Andre driftskostnader	(750,0)	(60,9)	(156,8)		(967,7)
Andre kostnader	(72,8)		-		(72,8)
Konserninterne kostnader	(554,1)	(145,8)	(54,3)	754,2	0,0
Driftskostnader	(1 851,1)	(584,5)	(503,4)	754,2	(2 184,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	304,6	(30,1)	47,6		322,1
Avskrivninger og amortiseringer	(505,9)	(10,7)	(47,6)		(564,2)
Driftsresultat	(201,3)	(40,8)	(0,0)		(242,1)
Tilknyttede eiendeler *	37 102,0	1 697,9	1 033,2		39 833,1
Investeringer i perioden	475,8	123,6	18,1		617,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – MARS 2024

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	443,6	124,3	95,1	76,9	202,9		942,9
Kommersielle inntekter	702,8	119,0	92,0	72,7	139,1	41,2	1 166,7
Andre inntekter	0,2	-	0,0	0,0	4,4		4,6
Konserninterne inntekter	4,1	-	2,0	0,9	28,4	6,0	41,4
Driftsinntekter	1 150,8	243,3	189,2	150,4	374,7	47,2	2 155,7
Varekostnader	(8,8)	(0,5)	(0,8)	(0,4)	(5,1)		(15,6)
Lønn og andre personalkostnader	(169,9)	(31,9)	(28,1)	(27,7)	(201,1)	(0,0)	(458,6)
Andre driftskostnader	(302,7)	(74,7)	(51,2)	(43,6)	(275,6)	(2,2)	(750,0)
Andre kostnader	(6,6)	(2,4)	(48,8)	(1,4)	(13,6)		(72,8)
Konserninterne kostnader	(172,6)	(52,1)	(38,7)	(31,6)	(258,7)	(0,3)	(554,1)
Driftskostnader	(660,5)	(161,7)	(167,6)	(104,7)	(754,1)	(2,4)	(1 851,1)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	490,2	81,6	21,6	45,8	(379,4)	44,8	304,6
Avskrivninger og amortiseringer	(231,7)	(67,9)	(35,5)	(28,9)	(131,0)	(10,8)	(505,9)
Driftsresultat	258,5	13,7	(13,9)	16,8	(510,4)	34,0	(201,3)
Tilknyttede eiendeler *	19 298,9	4 932,6	2 154,1	1 576,4	8 222,9	917,1	37 102,0
Investeringer i perioden	249,1	19,5	25,3	20,9	162,0	(0,9)	475,8

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

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	51,4	0,7	-		52,1
Konserninterne inntekter	168,3	794,8	2 014,3	(2 977,5)	-
Driftsinntekter	10 468,0	2 388,5	2 230,9	(2 977,5)	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	(2 750,2)	(231,6)	(719,2)		(3 701,0)
Andre kostnader	(173,7)	(0,5)	-		(174,2)
Konserninterne kostnader	(2 186,3)	(595,3)	(195,9)	2 977,5	-
Driftskostnader	(6 848,7)	(2 244,5)	(2 029,5)	2 977,5	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 619,3	144,0	201,4		3 964,7
Avskrivninger og amortiseringer	(2 066,3)	(42,9)	(201,4)		(2 310,6)
Nedskrivninger	-	(527,9)	-		(527,9)
Driftsresultat	1 553,0	(426,8)	-		1 126,2
Tilknyttede eiendeler *	37 220,3	1 449,0	1 034,1		39 703,4
Investeringer i perioden	2 154,5	435,3	147,8		2 737,6

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og 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 i 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 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	4,3	0,5	1,3	0,5	44,8		51,4
Konserninterne inntekter	16,6	0,3	7,9	3,6	114,5	25,4	168,3
Driftsinntekter	5 758,1	1 215,7	894,7	705,6	1 693,4	200,5	10 468,0
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	(1 137,1)	(242,9)	(200,5)	(160,5)	(998,5)	(10,8)	(2 750,2)
Andre kostnader	(9,3)	(15,2)	(10,0)	(2,3)	(137,0)		(173,7)
Konserninterne kostnader	(653,4)	(207,8)	(164,1)	(127,4)	(1 032,7)	(0,9)	(2 186,3)
Driftskostnader	(2 422,4)	(592,2)	(479,3)	(392,4)	(2 950,7)	(11,7)	(6 848,7)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 335,7	623,5	415,3	313,2	(1 257,3)	188,9	3 619,3
Avskrivninger og amortiseringer	(951,6)	(271,5)	(143,7)	(115,9)	(540,4)	(43,1)	(2 066,3)
Driftsresultat	2 384,0	352,0	271,6	197,3	(1 797,7)	145,7	1 553,0
Tilknyttede eiendeler *	19 038,4	4 901,4	2 139,2	1 568,0	8 687,0	886,4	37 220,3
Investeringer i perioden	708,6	191,9	118,6	99,5	1 035,4	0,7	2 154,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 4 Driftsinntekter

Driftsinntekter for Avinorkonsernet 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. Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester og leieinntekter.

For ytterligere informasjon om de ulike inntektsstrømmene for Avinorkonsernet, se note 5 i årsregnskapet for 2024. Årsregnskapet inngår i Avinors års- og bærekraftsrapport for 2024.

Fordeling inntekter

Beløp i MNOK	JANUAR-MARS		AR
	2025	2024	2024
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder			
Underveisavgift	376,3	310,5	1 401,3
Startavgift	310,5	282,8	1 275,4
Passasjeravgift	401,5	283,4	1 318,9
Sikkerhetsavgift	311,1	272,3	1 285,4
Terminalavgift	174,8	104,3	472,6
Trafikkinntekter	1 574,3	1 253,4	5 753,7
Inntekter fra salg av varer og tjenester			
Inntekter fra salg av varer og tjenester	234,6	201,5	988,5
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder	1 808,9	1 454,9	6 742,2
Leieinntekter:			
Duty free	461,1	452,5	2 472,7
Parkering	244,7	218,1	1 085,8
Servering, kiosker og butikker	203,2	196,6	946,3
Annet	185,5	180,2	810,8
Leieinntekter	1 094,6	1 047,4	5 315,6
Andre inntekter (note 5)			
Andre inntekter (note 5)	24,6	4,6	52,1
Driftsinntekter	2 928,2	2 506,9	12 109,9
Trafikkinntekter			
Trafikkinntekter	1 574,3	1 253,4	5 753,7
Kommersielle inntekter *	1 329,2	1 248,9	6 304,1
Andre inntekter (note 5)	24,6	4,6	52,1
Driftsinntekter	2 928,2	2 506,9	12 109,9

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

NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

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

Spesifikasjon

Beløp i MNOK	JANUAR-MARS		AR
	2025	2024	2024
Andre inntekter			
Gevinst salg anleggsmidler	2,1	0,9	5,7
Offentlige tilskudd/refusjoner	22,6	3,7	46,4
Andre inntekter	24,6	4,6	52,1
Andre kostnader			
Tap salg anleggsmidler	-	(0,1)	(7,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	(17,0)	(47,8)	(133,9)
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	-	(25,0)	(32,5)
Andre kostnader	(17,0)	(72,9)	(174,2)

Deler av inntektsførte offentlige tilskudd knytter seg til dekning av prosjektutgifter ved bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Se note 12 for ytterligere omtale av disse prosjektene.

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

I løpet av 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, men enkelte har 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 per årsslutt 2024 representerer ledelsens beste estimat på nåverdien av inngåtte sluttavtaler i 2024. Sluttavtalene/gavepensjonene presenteres som pensjonsforpliktelser i konsernets balanse.

NOTE 6 Operasjonelle anleggsmidler

Beløp i MNOK	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Balanseført verdi 1. januar 2024	607,7	34 468,4	4 693,7	327,6	40 097,5
Tilgang	-	-	617,6	-	617,6
Reklassifisering *	22,7	167,0	(189,7)	-	-
Avgang	-	(0,1)	-	-	(0,1)
Avskrivninger og amortiseringer	(18,8)	(535,4)	-	(10,0)	(564,2)
Balanseført verdi 31. mars 2024	611,6	34 099,9	5 121,5	317,6	40 150,7
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	588,5	5,1	593,6
Reklassifisering *	11,2	575,5	(586,7)	-	-
Avgang	-	(0,4)	-	-	(0,4)
Avskrivninger og amortiseringer	(19,3)	(580,3)	-	(12,6)	(612,2)
Balanseført verdi 31. mars 2025	552,1	34 807,9	4 331,9	472,1	40 164,0
Balanseført verdi 1. januar 2024	607,7	34 468,4	4 693,7	327,6	40 097,5
Tilgang	-	-	2 737,8	197,2	2 935,0
Reklassifisering *	47,0	2 718,2	(2 765,2)	-	-
Avgang	-	(10,3)	-	(0,5)	(10,8)
Avskrivninger og amortiseringer	(78,4)	(2 187,5)	-	(44,7)	(2 310,6)
Nedskrivninger	(16,1)	(175,6)	(336,2)	-	(527,9)
Balanseført verdi 31. desember 2024	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1

* Reklassifisering av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg/prosjekter. De ferdigstilte anlegg/prosjekter presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier. Endelig dekomponering til eiendelskategorier innen både immaterielle eiendeler og varige driftsmidler gjøres i forbindelse med ferdigstillingen av anlegg/prosjekt.

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. mars 2025 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. mars 2025 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 estimer

Den viktigste sentrale forutsetningen for å oppnå nødvendig resultatforbedring er realvekst i Avinors lufthavnavgifter. 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 det med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler, samt at det er kjent med at dette krever en årlig realavgiftsøkning beregnet til om lag 1,7 milliarder kroner over de tre til fem neste årene sammenlignet med nåsituasjonen. For 2025 er større deler av denne avgiftsøkningen inkludert i lufthavnavgiftene, samtidig som statens flypassasjeravgift er redusert med om lag 600 millioner kroner. For 2026 planlegger Samferdselsdepartementet å fastsette lufthavnavgiftene slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «single till»-modellen begrenses til 200 millioner kroner, mens avgiftene for 2027 skal være lik beregnet behov. Med gjeldende prognoser og forutsetninger anslår Avinor at dette vil medføre en ytterligere realavgiftsøkning i nivå 1 milliard kroner i 2027 sammenlignet med dagens nivå.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. mars 2025 benyttes perioden fra april 2025 til og med desember 2030 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2031 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:

LUFTHAVNVIRKSOMHET	
Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2031 (millioner)	56,7
Resultatforbedring terminalåret 2031 (mrd. kr) *	1,5
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,2 %

* Forbedring i driftsresultat i 2031 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.

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler (forts.)

Sentrale forutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2031

Antall passasjerer på 56,7 millioner i 2031 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 tilbudsside (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 2026-2030 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. Basisscenarioet i TØIs langsiktige prognoser er beslektet med SSP2-scenarioet (Shared Socio-Economic Pathways). Forutsetningene i SSP2 er videre tatt med inn i usikkerhetsperspktivene i både SSP3- og SSP5- scenarionene. Avinors langsiktige trafikkutvikling vurderes til å være et sted mellom lavutslipps- og høytutslippsscenarioene benyttet i klimarisikoanalysene i IRO E1- avsnittet i bærekraftsrapporteringen.

Resultatforbedring terminalåret 2031

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 med om lag 1,7 milliarder kroner implementert over de tre til fem neste årene sammenliknet med nåsituasjonen. Dette inkluderer vedtaket i statsbudsjettet for 2025 om reduksjon i flypassasjeravgiften på 600 millioner kroner og at Avinor kan øke lufthavnavgiftene tilsvarende for å opprettholde en konkurransedyktig samlet avgiftsøkning. Utover denne «omdanningen» vil lufthavnsavgiftene i 2025 økes med om lag 200 millioner kroner. 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. mars 2025 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer på om lag 1 milliard kroner i snitt de kommende årene utover hva avgiftsinntektene ville ha vært med KPI-justerte 2025-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 2026 til 2027 legger til grunn en akkumulert realavgiftsøkning i nivå 1 milliard kroner.

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 6,2 prosent (7,9 prosent før skatt) er per 31. mars 2025 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. mars 2025 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. mars 2025 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 estimer 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 11,5 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 8,4 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 23 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 19,9 milliarder kroner.

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

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler (forts.)

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 1,5 milliarder kroner årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

Beløp i MNOK		VERDI	ENDRING I VERDI	NØDVENDIG RESULTAT- FORBEDRING	NEDSKRIVNING OM DEKNING 50 % AV NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING
Passasjerer i terminalår (millioner)					
Endring passasjerer i terminalår					
0 %	56,7	41 423	-	-	-
- 5 %	53,9	31 541	(9 882)	729	1 810
- 10 %	51,0	21 659	(19 763)	1 458	6 750
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	41 423	-	-	-
- 0,5 %	1,5 %	37 315	(4 107)	25	826
- 1,0 %	1,0 %	33 999	(7 424)	50	4 022
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,2 %	41 423	-	-	-
+ 0,5 %	6,7 %	36 696	(5 644)	313	-
+ 1,0 %	7,2 %	32 889	(8 534)	626	2 146

UNDERVEISTJENESTER

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 startet en ny referanseperiode som vil gjelde til og med 2029 (referanseperiode 4 – RP 4). Tjenesteleveransen er regulert av EU. Formålet er at brukere av luftrom skal belastes leverandørene sine faktiske kostnader i tillegg til avkastning på bundet kapital. Ytelsesplanen beskriver videre en risikodeling mellom leverandør og luftromsbrukere for avvik i trafikk og kostnader i referanseperiodene. Risikodelingsmekanismen definerer hvilke kostnader som kan viderebelastes luftromsbrukerene og avviksstørrelsene mellom forutsatte og faktiske inntekter og kostnader før mekanismene i risikodelingen inntreffer.

I mars 2025 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges innleverte ytelsesplan for referanseperiode 4 underkjennes. I den videre prosessen vil innstillingen fra PRB bringes videre til besluttede organer som for Norges del omfatter ESA.

Avinor har flere innsigelser til premissene som ligger til grunn for avslaget på Norges ytelsesplan, herunder at Norges enhetskostnad ligger i det lave sjiktet i Europa samt at Norge som ikke EU-medlem faller utenfor finansieringsordningen “Connecting Europe Facility Transport” som andre nasjoner (EU-medlemmer) har fordel av. Norge og Avinor deltar likevel fullt ut i det felles europeiske samarbeidet om neste generasjons flysikrings-systemer, men blir finansielt straffet ved at nødvendige merkostnader (transisjonskostnader) ikke blir akseptert av PRB.

Underkjennelse av ytelsesplanen vil medføre et økonomisk misforhold mellom underveisavgifter som kan kreves inn og det som er nødvendig for å drifte underveistjenestene. Denne risikoen er vurdert som en nedskrivningsindikator for den kontantgenererende underveistjenester per 31. mars 2025. Konsernet har gjennomført en oppdatert nedskrivningstest.

Sentrale vurderinger og estimater

Den oppdaterte nedskrivningsvurderingen hensyntar siste eksterne prognoser for trafikkutvikling og nye estimater for underveisavgifter, kostnader og investeringer. Underveistjenesten er i en fase med store myndighetspålagte investeringer som strekker seg forbi neste ytelsesplanperiode. Prognoseperioden i nedskrivningstesten er strekker seg dermed til og med år 2034.

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler (forts.)

Nedskrivningstesten er basert på tre ulike scenarioer. Det ene scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at underveisavgiftene i både kommende ytelsesplanperiode (RP 4) og etterfølgende ytelsesplanperiode (RP 5) ikke dekker avkastningskravet tilstrekkelig. Det andre scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at underveisavgiftene i RP 4 ikke er tilstrekkelig dekkende, mens underveisavgiftene i RP 5 er tilstrekkelig dekkende. Det tredje scenarioet er utarbeidet med hovedforutsetning om at trafikkutviklingen er gradvis synkende i RP 4-perioden og deretter 5 prosent lavere enn i scenario en. Disse scenarioene er sannsynlighetsvektet med tillagt risikojusteringsfaktor. Nivået på underveisavgifter er basert på Avinors estimer på kapitalbase og avkastningskrav, egne trafikkprognoser og regulators forutsatte enhetsnivå for innkrevde underveisavgifter.

For nedskrivningstesten per 31. mars 2025 benyttes april 2025 til og med 2034 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret 2035 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 2035 er første år i ytelsesplanperiode RP 6. I tillegg til forutsetning om fast vekst i kostnader og inntekter på 2 prosent, forutsettes det at RP 6-perioden gir dekning av kostnadsbasen per 2034 samt avkastning på sysselsatt kapital tilsvarende det markedsbaserte avkastningskravet. Avkastningskravet etter skatt per 31. mars 2025 er 5,76 prosent. Per årsslutt 2024 ble det konkludert med at det forelå tap ved verdifall for eiendeler knyttet til underveistjenester. Innregnet tap ved verdifall per 31. desember 2024 ble presentert på egen linje «nedskrivninger» i resultatregnskapene for 2024. Nedskrivningen for 2024 ble i sin helhet allokert til driftssegmentet Flysikring. Nedskrivningen påvirket da immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse.

Konklusjon
Gjennomført nedskrivningstest per 31. mars 2025 viser at bruksverdi overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. mars 2025 ikke skal innregnes ytterligere tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten underveistjenester.

NOTE 8 Pensjoner

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 pensjonsforpliktelser

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,90 %	3,30 %	3,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	4,00 %	3,50 %	4,00 %
Årlig forventet pensjonsregulering	3,00 %	2,80 %	3,00 %
Årlig forventet G-regulering	3,75 %	3,25 %	3,75 %

Pensjonsforpliktelse

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	3 879,4	5 207,7	5 207,7
Resultatført pensjonskostnad	99,5	98,7	414,1
Utbetalt pensjon og premie (inkl. arbeidsgiveravgift)	(7,3)	(53,1)	(776,7)
Estimatavvik mot totalresultat	259,7	(240,2)	(965,7)
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	4 231,2	5 013,0	3 879,4

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 53,6 millioner kroner i januar-mars 2025 (59,8 millioner kroner i tilsvarende periode i 2024), samt kostnader til privat AFP på 9,8 millioner kroner (7,6 millioner kroner).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	454,0	307,0	459,8
Annen langsiktig gjeld	22 911,3	21 477,0	23 586,8
Kortsiktige leieforpliktelser	53,9	41,9	54,6
Sertifikatgjeld	-	1 500,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	3 940,7	832,6	4 055,5
Lån og leieforpliktelser	27 359,9	24 158,5	28 156,8

Lånebevegelser

Balanseført verdi 01. januar	28 156,8	24 555,8	24 555,8
Opptak av langsiktig lån	-	-	5 780,9
Nedbetaling av langsiktig lån	-	-	(832,6)
Reduksjon leieforpliktelser	(11,6)	(9,4)	(40,5)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	-	1 650,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	-	(3 149,9)
Netto lånebevegelser	(11,6)	(9,4)	3 407,9
Andre endringer forpliktelser	5,1	-	186,2
Valuta-/ verdiendring lån	(790,4)	(387,9)	6,9
Balanseført verdi periodeslutt	27 359,9	24 158,5	28 156,8

TREKKRETTIGHETER

Konsernet har en revolverende trekkfasilitet pålydende 6 000 millioner kroner (som løper frem til 2030). Videre har konsernet en kassekreditt på 300 millioner kroner knyttet til konsernkontoordning i Nordea Bank. Det har aldri vært foretatt trekk på disse fasilitetene.

NOTE 10 Finansielle instrumenter

VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av rente- og valutaswapper, valutaterminkontrakter og kraftprisderivater er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen.

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt 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 på «normale» betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående. Nedskrevet verdi av de forfalte fordringene er vurdert å være en rimelig tilnærming 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 kredittmargin. Virkelig verdi av sertifikatlån er satt lik hovedstol.

Verdsettelsesmetode for virkelig verdi

De ulike nivåene for verdsettelse av eiendeler og gjeld etter virkelig verdi er som følger:

- Nivå 1: notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse.
- Nivå 2: 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 3: verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger).

Konsernets balanseførte derivater er verdsatt i nivå 2 i virkelig verdi hierarkiet.

Noteopplysninger som gis om virkelig verdi av rentebærende gjeld er verdsatt i nivå 2 i virkelig verdi hierarkiet.

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene av virkelig verdi for noen av konsernets finansielle instrumenter hverken i 2024 eller 2025.

Rentebærende gjeld: balanseført verdi og virkelig verdi

Beløp i MNOK	31. MARS 2025		31. MARS 2024		31. DESEMBER 2024	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld						
Statslån	-	-	305,5	302,1	-	-
Obligasjonslån	23 977,8	23 384,4	18 612,2	17 765,5	24 768,1	24 162,9
Banklån	2 824,8	2 826,2	3 351,9	3 343,3	2 824,8	2 822,6
Sertifikatlån	-	-	1 500,0	1 500,7	-	-
Annen langsiktig gjeld	49,5	49,5	40,0	40,0	49,5	49,5
Leieforpliktelser	507,9	507,9	348,9	348,9	514,4	514,4
Sum	27 359,9	26 768,0	24 158,5	23 300,5	28 156,8	27 549,4

Derivater

Beløp i MNOK	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Eiendeler			
Rente- og valutaswapper	2 731,7	2 505,1	3 243,5
Valutaterminkontrakter	3,2	5,3	1,2
Sum	2 734,9	2 510,4	3 244,8
Gjeld			
Rente- og valutaswapper	906,3	902,7	528,5
Valutaterminkontrakter	0,1	0,8	0,3
Energikontrakter	76,6	89,8	79,3
Sum	983,0	993,3	608,1

NOTE 11 Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer, leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Kundefordringer	1 169,0	1 151,6	1 105,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	226,0	167,9	217,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	213,4	132,0	147,3
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	646,2	473,6	193,6
Andre kortsiktige fordringer	194,4	48,6	241,6
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 449,1	1 973,6	1 905,3
Leverandørgjeld	974,9	1 042,8	1 045,1
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	501,5	507,5	457,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	328,4	564,8	327,7
Påløpte rentekostnader	407,5	345,0	359,6
Forskudd fra kunder	189,1	177,5	205,7
Skyldige offentlige avgifter	281,4	274,0	334,0
Forskudd fra Forsvarsbygg, miljøopprydding (note 12)	-	170,8	-
Øvrig kortsiktig gjeld	130,4	4,2	217,1
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	2 813,1	3 086,6	2 946,6

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 bærekraftsrapport for 2024. 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 første kvartal 2019 uten kjøp av arealer:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE		NOTE	JANUAR-MARS		AKKUMULERT	
			2025	2024	2019-2025	2019-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	287,3	86,9	1 378,9	1 091,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(287,3)	(86,9)	(1 378,9)	(1 091,6)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		6,2	4,1	187,0	180,8
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(6,2)	(4,1)	(187,0)	(180,8)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			293,5	90,9	1 565,9	1 272,4
Innregning av tilskudd			(293,5)	(90,9)	(1 565,9)	(1 272,4)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					1 565,9	1 272,4
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 265,0)	(1 265,0)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Fordringer	11			300,9	7,4

NOTE 12 Vesentlige utbyggingsprosjekter (forts.)

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 godkjennelsesprosess 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 bærekraftsrapport for 2024. 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	JANUAR-MARS		AKKUMULERT	
			2025	2024	2019-2025	2019-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	213,5	262,9	2 189,1	1 975,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(213,5)	(262,9)	(2 189,1)	(1 975,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		2,2	1,9	61,3	59,1
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(2,2)	(1,9)	(61,3)	(59,1)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			215,6	264,8	2 250,4	2 034,8
Innregning av tilskudd			(215,6)	(264,8)	(2 250,4)	(2 034,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 250,4	2 034,8
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 905,2)	(1 848,6)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Fordringer	11			345,3	186,2

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

Ytre miljø

Avinorkonsernet har betydelige forpliktelser knyttet til pålegg om opprydding av PFAS-forurensede lokaliteter, hovedsakelig fra brannøvingsfelt ved flere lufthavner. PFAS er et organisk fluorstoff som tidligere var tilsatt brannskum og som kan være spredt til grunnen på lufthavnene og i omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak på lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning.

Avinor har gjennomført og gjennomfører supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter. Konsernet jobber aktivt med alternative tiltaksmetoder som mulig alternativ til tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. Det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad med alternative metoder. Dette forutsetter imidlertid god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. Avinor jobber aktivt med tiltaksalternativer på lokaliteter for å vurdere og gjennomføre tiltak som fanger opp mest mulig PFAS så kostnadseffektivt som mulig. Lokasjonsvise forurensningskartlegginger gjennomføres, tiltaksplaner utarbeides og oppryddingsarbeid gjennomføres på flere lokasjoner. Det benyttes eksterne parter til utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomføring av oppryddingsarbeid.

Bokført avsetning for fremtidige miljøforpliktelser innehar usikkerhetsrisikoer. Disse knyttes blant annet til antall lokaliteter som kan få pålegg om opprydning, mulige fremtidige endrede grenseverdier eller akseptkriterier fra Miljødirektoratet, utvikling av og erfaring med nye tiltaksmetoder, prisvekst i markedet og volumberegninger. Miljøforpliktelsen oppdateres løpende ved ny informasjon som har betydning for opprydningskostnadene, og er basert på ledelsens til enhver tid beste kostnadsestimat for de konkrete lokalitetene. Avsetningen er nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet gjennomføres over tid.

Oversikt over endring i avsetning miljøforpliktelse

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Avsetning 1. januar	831,0	842,9	842,9
Justering klassifisering *	-	-	15,0
Endring avsetning grunnet ny informasjon	-	76,9	154,9
Nåverdieffekt	17,0	(29,1)	(21,0)
Gjennomført arbeid	(18,6)	(12,5)	(160,8)
Avsetning periodeslutt	829,4	878,2	831,0

* I forbindelse med gjennomgang av avsetninger per 31. desember 2024 ble det vurdert at deler av en avsetning gjort i 2022 knyttet til oppryddingsarbeider for tilbakestilling av leide tomtearealer er å anse som miljøoppryddingskostnad.

Ny offentlig tjenestepensjonsordning

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 første kvartal 2025 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.

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer (forts.)

Regjeringen og partene i offentlig sektor 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 tjenstepensjonsordning.

Privat AFP

Konsernet er tilsluttet ordningen for privat AFP som gjelder alle ansatte som har gått over fra ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse til innskuddsbasert pensjon. Ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten og er å anse som ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelsene i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Finansieringen av Ny lufthavn Mo i Rana

Utgangspunktet for finansieringen av Ny lufthavn Mo i Rana er at prosjektet skal finansieres av staten og lokale tilskudd. Samtidig bærer Avinor risikoen dersom kostnadene overskrider de vedtatte rammene. Prosjektet er nærmere omtalt i note 13 i årsregnskapet for 2024 samt i note 12 i denne delårsrapporten. Årsregnskapet inngår i Avinors års- og bærekraftsrapport for 2024.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022. I ettertid, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2023, vedtok Stortinget økte rammer til prosjektet, herunder for å finansiere økt rullebanelengde. Det er en pågående godkjennelsesprosess 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. Utfallet av prosessen kan påvirke hvor stor andel av prosjektet som må finansieres av Avinor.

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 31. mars 2025 som påvirker delårsrapporten for første kvartal 2025.

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

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		2024
		2025	2024	
Driftsinntekter	Resultatregnskap	2 928,2	2 506,9	12 109,9
Andre inntekter (note 5)	Resultatregnskap	(24,6)	(4,6)	(52,1)
Justerte driftsinntekter		2 903,5	2 502,3	12 057,8
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 231,7)	(2 184,8)	(8 145,2)
Andre kostnader (note 5)	Resultatregnskap	17,0	72,9	174,2
Refusjon arbeidsgiveravgift (note 3)	Note 3	-	-	(213,8)
Justerte driftskostnader		(2 214,6)	(2 112,0)	(8 184,9)
Justert EBITDA		688,9	390,3	3 872,9
Avskrivninger og amortiseringer	Resultatregnskap	(612,2)	(564,2)	(2 310,6)
Justert driftsresultat		76,7	(173,9)	1 562,3

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		2024
		2025	2024	
Driftsinntekter	Note 3	2 485,2	2 155,7	10 468,0
Andre inntekter	Note 3	(24,6)	(4,6)	(51,4)
Justerte driftsinntekter lufthavndrift		2 460,5	2 151,0	10 416,6
Driftskostnader	Note 3	(1 859,6)	(1 851,1)	(6 848,7)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(556,9)	(505,9)	(2 066,3)
Andre kostnader	Note 3	17,0	72,8	173,7
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	-	(135,6)
Justerte driftskostnader lufthavndrift		(2 399,4)	(2 284,2)	(8 876,9)
Justert driftsresultat		61,1	(133,2)	1 539,7
Justert driftsmargin		2,5 %	-6,2 %	14,8 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		2024
		2025	2024	
Driftsinntekter	Note 3	636,9	554,4	2 388,5
Andre inntekter	Note 3	-	-	(0,7)
Justerte driftsinntekter flysikring		636,9	554,4	2 387,8
Driftskostnader	Note 3	(615,4)	(584,5)	(2 244,5)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(5,9)	(10,7)	(42,9)
Andre kostnader	Note 3	-	-	0,5
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	-	(78,2)
Justerte driftskostnader flysikring		(621,3)	(595,2)	(2 365,1)
Justert driftsresultat flysikring		15,6	(40,8)	22,7
Justert driftsmargin flysikring		2,4 %	-7,4 %	1,0 %

JUSTERTE DRIFTSINNTEKTER, DRIFTSKOSTNADER OG DRIFTSRESULTAT PER PASSASJER (LUFTHAVNDRIFT)

Justerte driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat per passasjer (for segmentet lufthavndrift) 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

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		2024
		2025	2024	
Antall passasjerer (i millioner)		11,4	10,8	51,4
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	2 460,5	2 151,0	10 416,6
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 399,4)	(2 284,2)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	61,1	(133,2)	1 539,7
Justert driftsinntekt per passasjer		214,9	199,0	202,9
Justerte driftskostnader per passasjer		(209,6)	(211,4)	(172,9)
Justert driftsresultat per passasjer		5,3	(12,3)	30,0

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

		31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	454,0	307,0	459,8
Annen langsiktig gjeld	Balanse	22 911,3	21 477,0	23 586,8
Langsiktig rentebærende gjeld		23 365,3	21 784,0	24 046,7
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	53,9	41,9	54,6
Sertifikatgjeld	Balanse	-	1 500,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	3 940,7	832,6	4 055,5
Kortsiktig rentebærende gjeld		3 994,6	2 374,4	4 110,1
Rentebærende gjeld		27 359,9	24 158,5	28 156,8

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

		31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Rentebærende gjeld	APM	27 359,9	24 158,5	28 156,8
Rente- og valutaswapper - gjeld	Note 10	906,3	902,7	528,5
Rente- og valutaswapper - eiendel	Note 10	(2 731,7)	(2 505,1)	(3 243,5)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(3 943,7)	(850,3)	(4 637,7)
Netto rentebærende gjeld		21 590,8	21 705,7	20 804,1

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

		31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	14 742,9	13 353,5	15 106,2
Netto rentebærende gjeld	APM	21 590,8	21 705,7	20 804,1
Egenkapital og rentebærende gjeld		36 333,7	35 059,2	35 910,3
Egenkapitalandel låneavtaler *		40,6 %	38,1 %	42,1 %

* 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 ekstern 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

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto rentebærende gjeld	APM	21 590,8	21 705,7	20 804,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(454,0)	(307,0)	(459,8)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(53,9)	(41,9)	(54,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		21 082,9	21 356,8	20 289,7
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		21 082,9	21 356,8	20 289,7
Egenkapital	Balanse	14 742,9	13 353,5	15 106,2
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		35 825,8	34 710,3	35 395,8
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		41,2 %	38,5 %	42,7 %

* 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

		31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	14 742,9	13 353,5	15 106,2
Egenkapital og gjeld	Balanse	50 967,9	47 518,7	51 537,4
Egenkapitalandel		28,9 %	28,1 %	29,3 %

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

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	533,8	415,1	3 472,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(1 004,3)	(779,4)	(2 649,9)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(211,8)	(199,2)	(998,4)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	-	(17,4)
Kontantstrøm før endring gjeld		(682,3)	(563,5)	(193,5)

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.