

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

Andre kvartal og første halvår 2025. Avinorkonsernet



Hovedtall Avinorkonsernet

	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024	2024
Inntekter lufthavnvirksomhet *	3 151	2 744	5 612	4 895	10 417
Inntekter flysikringstjeneste *	671	589	1 308	1 143	2 388
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(186)	(186)	(356)	(384)	(695)
Sum inntekter	3 636	3 147	6 564	5 654	12 110
EBITDA **	1 408	1 286	2 105	1 608	3 965
Justert EBITDA **	1 383	1 056	2 072	1 447	3 873
Resultat etter skatt	473	427	386	51	246
Totale eiendeler			48 377	52 896	51 537
Egenkapital			15 132	13 523	15 106
Egenkapital/totalkapital **			31,3 %	25,6 %	29,3 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **			42,1 %	38,1 %	42,7 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	13 862	13 513	25 312	24 319	51 351
Antall flybevegelser (i 1000)	163	163	309	303	618
Antall service units (i 1000)	623	627	1 189	1 171	2 477
Punktlighet **/**			85 %	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 halvår 2025 sammenlignet med første halvår 2024. Totale driftsinntekter første halvår utgjorde 6 564 millioner kroner, og konsernet hadde en underliggende vekst på 15,8 prosent (justert for andre inntekter). Justering av lufthavnavgiftene med virkning fra februar 2025 har gitt høyere avgiftsinntekter. I tillegg bidrar en trafikkvekst på 4,1 prosent positivt. Totale driftskostnader for halvåret utgjorde 4 459 millioner kroner, og konsernet hadde en underliggende økning i driftskostnader på 6,4 prosent (justert for andre kostnader). Hovedsakelig forklares dette av generell pris- og lønnsvekst. Justerte inntekter og kostnader er presentert i vedlegget «Alternative resultatomål». Justert EBITDA var 2 073 millioner kroner i første halvår 2025, som var en økning på 626 millioner kroner fra første halvår 2024.

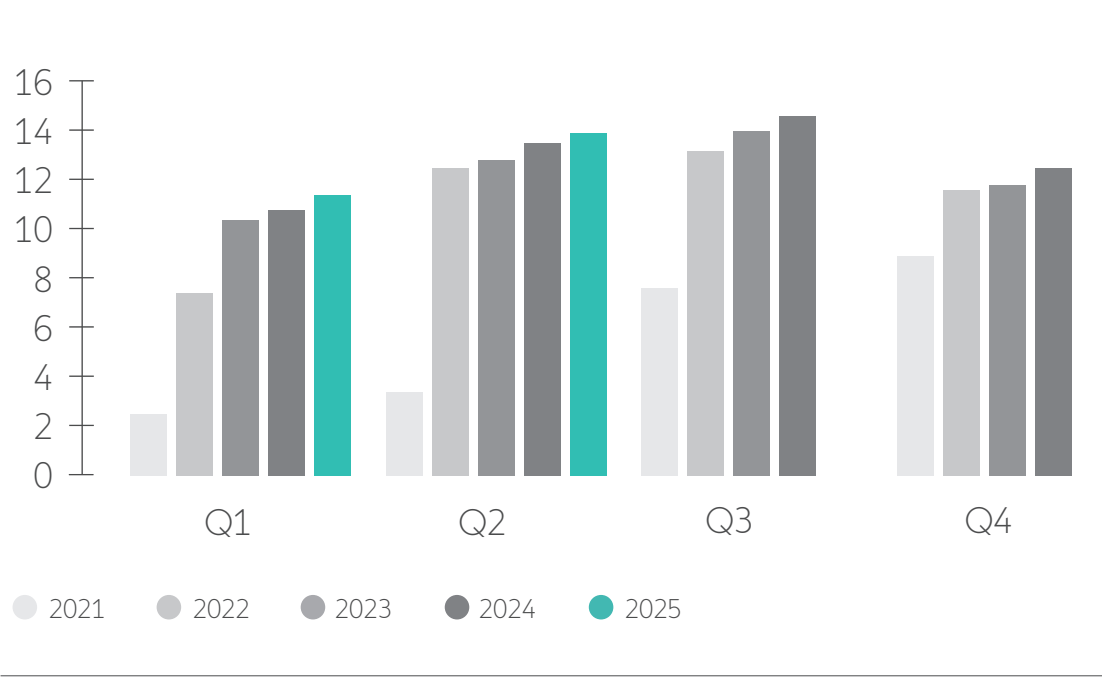
TRAFIKKUTVIKLING

25,3 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i første halvår 2025, en økning på 4,1 prosent sammenlignet med første halvår 2024. For andre kvartal isolert sett reiste 13,9 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 2,6 prosent i forhold til andre kvartal 2024.

Veksten første halvår for innenlands- og utenlandstrafikk var på henholdsvis 3,3 og 5,1 prosent. Utenlandstrafikken utgjorde 40,9 prosent av det samlede antall passasjerer i første halvår

2025, mot 40,5 prosent i første halvår 2024.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2021.



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - JUNI

PASSASJERER (1000)	2025	2024	ENDRING
Oslo lufthavn	12 802	12 395	3,3 %
Bergen lufthavn	3 116	3 074	1,4 %
Stavanger lufthavn	1 923	1 919	0,2 %
Trondheim lufthavn	2 045	1 976	3,5 %
Regionale lufthavner	5 427	4 955	9,5 %
Avinorkonsernet	25 312	24 319	4,1 %

Antallet flybevegelser var i første halvår 2025 2,2 prosent høyere enn i første halvår 2024. Økningen for flybevegelser internasjonalt var på 1,8 prosent, mens flybevegelser innenlands og offshore steg med henholdsvis 1,8 og 8,8 prosent. Den sterkeste veksten kommer fra de regionale lufthavnene med en økning på 9,5 prosent.

Fyllingsgraden var i første halvår 2025 på 72,8 prosent, hvorav fyllingsgraden var 70,5 prosent på innland og 76,3 prosent på utland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en svak positiv kapasitetsutvikling på 1,2 prosent de to kommende kvartalene sammenlignet med samme periode i fjor. For tredje kvartal forventes en økning i kapasiteten på 1,6 prosent. For fjerde kvartal forventes en økning i kapasiteten på 0,7 prosent.

De siste 12 måneder er det registrert i Avinors nettverk av lufthavner en gjennomsnittlig punktlighet på 85 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

FLYSIKKERHET

I første halvår 2025 er det identifisert fire potensielt alvorlige luftfartshendelser. Kartlegging og undersøkelser er pågående.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinorkonsernet

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Beløp i MNOK						
Driftsinntekter	3 636	3 147	15,5 %	6 564	5 654	16,1 %
Driftskostnader	(2 228)	(1 861)	19,7 %	(4 459)	(4 046)	10,2 %
EBITDA *	1 408	1 286		2 105	1 608	
Driftsresultat	791	720		875	477	
Driftsmargin	21,7 %	22,9 %		13,3 %	8,4 %	
Resultat etter skatt	473	427		386	51	
Justerte driftsinntekter *	3 623	3 132	15,7 %	6 527	5 635	15,8 %
Justerte driftskostnader *	(2 240)	(2 076)	7,9 %	(4 454)	(4 188)	6,4 %
Justert EBITDA *	1 383	1 056		2 072	1 447	
Justert driftsresultat *	766	490		843	316	
Justert driftsmargin	21,1 %	15,6 %		12,9 %	5,6 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for første halvår 2025 utgjorde 6 564 millioner kroner, som er en økning på 910 millioner kroner fra første halvår 2024. Konsernets totale driftskostnader for første halvår 2025 utgjorde 4 459 millioner kroner. Det er en økning på 413 millioner kroner fra samme periode året før. Resultatet for første halvår i år inkluderer andre poster med positivt resultatbidrag på netto 32 millioner kroner sammenlignet med netto 161 millioner kroner i positivt resultatbidrag første halvår 2024.

Justerte inntekter i første halvår 2025 sammenlignet med tilsvarende periode i 2024 er opp 15,8 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 halvår i år 6,4 prosent høyere enn første halvår i fjor. Dette forklares hovedsakelig av generell pris- og lønnsvekst og prosjektaktivitet, 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 halvår 2025 var 2 072 millioner kroner, som er en økning på 626 millioner kroner i forhold til første halvår 2024.

Konsernets totale avskrivninger og amortiseringer for første halvår i år utgjorde 1 230 millioner kroner mot 1 130 millioner kroner for tilsvarende periode i fjor.

Konsernets netto finansresultat for første halvår 2025 ble minus 381 millioner kroner mot minus 413 millioner kroner i første halvår 2024. I motsetning til første halvår 2024, bidrar realiserte og urealiserte effekter knyttet til valuta og derivater positivt til finansresultatet for første halvår i år.

Resultatet etter skatt var for konsernet på 386 millioner kroner i første halvår 2025, som er en resultatforbedring på 335 millioner kroner sammenlignet med første halvår 2024.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - JUNI

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	3 151	2 744	14,8 %	5 612	4 895	14,6 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 414)	(2 234)	8,0 %	(4 813)	(4 518)	6,5 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	737	510		798	377	
Justert driftsmargin	23,4 %	18,6 %		14,2 %	7,7 %	
Justerte driftsinnekte per passasjer (NOK) *	227	203	11,9 %	222	201	10,1 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(174)	(165)	5,3 %	(190)	(186)	2,3 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	53	38		32	15	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 5 612 millioner kroner i første halvår 2025, som er en økning på 14,6 prosent i forhold til samme periode 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 halvår 2025 mot første halvår 2024 var på 4,1 prosent. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjør for lufthavndriften 50,4 prosent i første halvår 2025, som er en nedgang fra 55,4 prosent i første halvår 2024.

Justerte driftskostnader var 4 813 millioner kroner i første halvår 2025. Det er en økning på 6,5 prosent fra første

halvår 2024, og som i hovedsak forklares av generell pris- og lønnsvekst, men til dels også av økt trafikkaktivitet.

Justerte driftskostnader per passasjer har hatt en moderat økning i første halvår 2025 sammenlignet med første halvår 2024, mens justerte driftsinntekter per passasjer har økt. Justert driftsresultat ble 798 millioner kroner mot 377 millioner kroner i foregående års første halvår. Forbedringen kommer som følge av høyere antall passasjerer og resultat per passasjer.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - JUNI

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter*	671	589	13,9 %	1 308	1 143	14,4 %
Justerte driftskostnader*	(642)	(609)	5,5 %	(1 264)	(1 204)	4,9 %
Justert driftsresultat*	29	(20)		44	(61)	
Justert driftsmargin	4,3 %	-3,4 %		3,4 %	-5,3 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter for første halvår 2025 var 1 308 millioner kroner, som er en økning på 14,4 prosent i forhold til første halvår 2024. Inntektsveksten har hovedsakelig sammenheng med økt pris per service unit. Fra og med 2025 startet ny referanseperiode for underveistjenester som løper fra 2025 til 2029.

Justerte driftskostnader var 1 264 millioner kroner i første halvår 2025, som er en økning på 4,9 prosent sammenlignet med første halvår 2024. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprojekter som medfører økte prosjektkostnader.

Justert driftsresultat for første halvår 2025 ble 44 millioner kroner mot minus 61 millioner kroner for samme periode i fjor.

Norges innsendte ytelsesplan knyttet til leveranse av underveistjenester for perioden 2025-2029 er underkjent.

Det er usikkerhet om når en endelig ytelsesplan for perioden formelt blir vedtatt. 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 juni 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 30. juni 2025. Se note 7 for ytterligere informasjon.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

Beløp i MNOK	30. JUNI 2025	31. DESEMBER 2024	ENDRING
Anleggsmidler	44 056	43 940	116
Omløpsmidler	4 321	7 598	(3 277)
Totale eiendeler	48 377	51 537	(3 161)
Egenkapital	15 132	15 106	26
Langsiktig gjeld	28 441	29 294	(853)
Kortsiktig gjeld	4 804	7 137	(2 334)
Egenkapital og gjeld	48 377	51 537	(3 161)
Rentebærende gjeld *	24 466	28 157	(3 690)

* Definert og beregnet i vedlegget “Alternative resultatmål”

Totale eiendeler per 30. juni 2025 endte på 48,4 milliarder kroner, som er en nedgang på 6,1 prosent fra 31. desember 2024. Det er nedbetaling av rentebærende gjeld som er hoveddriveren for nedgangen i konsernets balanse i første halvår 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 30. juni 2025 var på 15,1 milliarder kroner og egenkapitalen målt mot totalkapitalen var på 31,3 prosent. Dette er 2 prosentpoeng høyere enn 31. desember 2024. Vedtektsfestet egenkapital (egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld) var per 30. juni 2025 på 42,1 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 halvår 2025 har verdiutviklingen i SPU vært negativ, 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 30. juni 2025 beløper seg til 24,5 milliarder kroner, hvorav 1,6 milliarder kroner er kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR - JUNI

Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	2 156	1 312	844
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(1 774)	(1 642)	(132)
Kontantstrømfra (brukt i) finansieringsaktiviteter	(3 413)	4 414	(7 827)
Kontantstrøm før endring av gjeld*	(219)	(842)	624

* Definert og beregnet i vedlegget “Alternative resultatmål”

Konsernet hadde for første halvår 2025 en positiv kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på 2 156 millioner kroner, mens kontantstrømmen fra investerings- og finansieringsaktiviteter var negative på henholdsvis 1 774 og 3 413 millioner kroner. Kontantstrømmen før endring i gjeld var negativ med 219 millioner kroner.

Avinorkonsernet har i 2025 inngått ny avtale om revolverende trekkfasilitet på 6 milliarder kroner med varighet til 2030. Per 30. juni 2025 hadde konsernet en likviditetsreserve på 7,9 milliarder kroner. Dette er fordelt med 1,6 milliarder kroner i kontanter og kontantekvivalenter og 6,3 milliarder kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 2,2 for konsernet, som er en liten økning fra 2,1 per utgangen av 2024. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 4,4, som er ned fra 4,8 per utgangen av 2024. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte for første halvår 2025 på 55,1, mot 44,5 ved utgangen av 2024.

Sykefraværet i første halvår 2025 var 4,1 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 30. juni 2025 ikke foreligger tap ved verdifall på driftsmidlene i lufthavnvirksomheten. For underveistjenesten er det usikkerhet knyttet til inntektene som følge av at Norges innsendte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029 ble underkjent 9. juli 2025. Avinor og Samferdselsdepartementet er i prosess med å utarbeide revidert ytelsesplan med frist

9. oktober 2025. 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 30. juni 2025 ikke foreligger ytterligere verdifall. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Det er fortsatt dialog med Samferdselsdepartementet om videre oppfølging av tilrådingene 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. august 2025

Finansiell informasjon

Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Trafikkinntekter	4	1 911,1	1 500,2	3 485,4	2 753,5	5 753,7
Kommersielle inntekter	4	1 712,1	1 632,2	3 041,3	2 881,1	6 304,1
Andre inntekter	5	12,5	14,9	37,2	19,5	52,1
Driftsinntekter		3 635,7	3 147,2	6 563,9	5 654,1	12 109,9
Varekostnader		(42,6)	(38,5)	(108,4)	(71,2)	(197,5)
Lønn og personalkostnader	8	(1 210,1)	(930,9)	(2 356,5)	(2 042,6)	(4 072,5)
Andre driftskostnader	12	(987,0)	(876,0)	(1 989,5)	(1 843,6)	(3 701,0)
Andre kostnader	5	12,1	(15,9)	(4,9)	(88,8)	(174,2)
Driftskostnader		(2 227,6)	(1 861,3)	(4 459,3)	(4 046,2)	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		1 408,1	1 285,9	2 104,6	1 608,0	3 964,7
Avskrivninger og amortiseringer		(617,6)	(566,3)	(1 229,8)	(1 130,5)	(2 310,6)
Nedskrivninger	6	-	-	-	-	(527,9)
Driftsresultat		790,5	719,6	874,8	477,5	1 126,2
Finansinntekter		28,3	23,8	80,2	37,8	193,0
Finanskostnader		(229,3)	(214,0)	(465,7)	(405,4)	(919,7)
Netto effekt valuta og derivater		16,4	17,4	4,2	(45,5)	(79,1)
Finansresultat		(184,6)	(172,7)	(381,2)	(413,1)	(805,9)
Resultat før skattekostnad		605,9	546,9	493,6	64,4	320,3
Skattekostnad	2	(132,8)	(120,1)	(107,9)	(13,8)	(74,3)
Resultat etter skatt		473,1	426,7	385,7	50,6	246,0
Tilordnet:						
Aksjonær		473,1	426,7	385,7	50,6	246,0

Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
	2025	2024	2025	2024	2024
Resultat etter skatt	473,1	426,7	385,7	50,6	246,0
Aktuarmessige gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	67,3	(19,3)	(192,4)	220,9	965,7
Skatteeffekt	(14,7)	4,2	42,4	(48,6)	(212,7)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	52,7	(15,1)	(149,9)	172,3	752,9
Kontantstrømsikring	(175,0)	(310,9)	(269,0)	(207,2)	828,1
Skatteeffekt	38,5	68,4	59,2	45,6	(182,2)
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	(136,5)	(242,5)	(209,8)	(161,6)	645,9
Utvidet resultat etter skatt	(83,9)	(257,6)	(359,7)	10,6	1 398,8
Totalresultat	389,2	169,1	25,9	61,2	1 644,8
Tilordnet:					
Aksjonær	389,2	169,1	25,9	61,2	1 644,8

Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	30. JUNI		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EIEDELER				
Utsatt skattefordel		1 561,2	1 887,4	1 441,5
Immaterielle eiendeler	6,7	655,9	611,8	560,3
Varige driftsmidler	6,7	34 582,9	33 918,2	34 813,1
Anlegg under utførelse	6,7	4 690,1	5 474,9	4 330,1
Bruksretteiendeler	6	459,5	307,6	479,6
Derivater, anleggsmidler	10	2 048,0	1 633,6	2 258,9
Andre finansielle anleggsmidler		58,4	55,2	56,2
Anleggsmidler		44 056,0	43 888,7	43 939,8
Varer		60,8	56,1	68,8
Derivater, omløpsmidler	10	0,4	841,3	985,9
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11	2 653,1	2 602,6	1 905,3
Kontanter og kontantekvivalenter	9	1 606,4	5 507,0	4 637,7
Omløpsmidler		4 320,7	9 007,1	7 597,6
Eiendeler		48 376,7	52 895,7	51 537,4

Sammendratt konsolidert balanse – egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	30. JUNI		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EGENKAPITAL OG GJELD				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		11 612,6	11 031,5	11 227,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 880,6)	(2 909,1)	(1 520,9)
Egenkapital		15 132,1	13 522,6	15 106,2
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 256,4	5 037,4	3 879,4
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	444,0	298,7	459,8
Andre avsetninger og forpliktelser	13	810,4	909,6	839,4
Annen langsiktig gjeld	9,10	22 442,7	23 653,7	23 586,8
Derivater, langsiktig gjeld	10	487,5	1 107,5	528,5
Langsiktig gjeld		28 440,9	31 006,9	29 293,9
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	52,6	40,7	54,6
Sertifikatgjeld	9,10	-	1 150,0	
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	1 527,1	4 029,7	4 055,5
Derivater, kortsiktig gjeld	10	62,4	56,8	79,6
Betalbar skatt		126,0	-	1,0
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	3 035,6	3 089,1	2 946,6
Kortsiktig gjeld		4 803,7	8 366,3	7 137,3
Gjeld		33 244,6	39 373,1	36 431,2
Egenkapital og gjeld		48 376,7	52 895,7	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			50,6				50,6
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				172,3		172,3	172,3
Kontantstrømsikring, etter skatt					(161,6)	(161,6)	(161,6)
Totalresultat			50,6	172,3	(161,6)	10,6	61,2
Egenkapital 30. juni 2024		5 400,1	11 031,5	(2 291,0)	(617,8)	(2 909,1)	13 522,6
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			385,7				385,7
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(149,9)		(149,9)	(149,9)
Kontantstrømsikring, etter skatt					(209,8)	(209,8)	(209,8)
Totalresultat			385,7	(149,9)	(209,8)	(359,7)	25,9
Egenkapital 30. juni 2025		5 400,1	11 612,6	(1 860,3)	(20,1)	(1 880,6)	15 132,1

Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	NOTER	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Resultat før skatt		605,9	546,9	493,6	64,4	320,3
Av- og nedskrivninger		617,6	566,3	1 229,8	1 130,5	2 838,5
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		(2,9)	2,4	(5,0)	1,6	2,0
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(14,1)	(13,2)	(19,9)	(15,2)	(61,9)
Netto finansposter		184,6	172,7	381,2	413,1	805,9
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		11,6	(17,8)	3,2	10,9	30,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(308,3)	(93,0)	(442,2)	(269,2)	(11,4)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	92,4	5,1	184,6	50,6	(362,6)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		406,1	(294,6)	254,1	(112,9)	(288,0)
Innbetalinger av renter		28,9	22,2	81,7	38,2	199,2
Betalte skatter		-	-	(5,5)	-	-
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 621,8	896,9	2 155,6	1 311,9	3 472,2
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		(1 563,1)	(1 208,1)	(2 626,5)	(2 446,5)	(4 963,3)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		789,6	357,3	846,2	815,8	2 305,2
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		3,7	3,7	6,1	4,6	8,2
Utbetalinger fra andre investeringer		-	(15,5)	-	(16,0)	-
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(769,9)	(862,7)	(1 774,2)	(1 642,1)	(2 649,9)

Beløp i MNOK	NOTER	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	-	5 780,9	-	5 780,9	5 780,9
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(2 801,0)	(495,3)	(2 812,6)	(504,7)	(873,1)
Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld	9	-	1 650,0	-	1 650,0	1 650,0
Nedbetalinger av sertifikatgjeld	9	-	(2 000,0)	-	(2 000,0)	(3 149,9)
Utbetalinger av renter		(388,2)	(313,1)	(600,0)	(512,3)	(998,4)
Betalte låneomkostninger		-	-	-	-	(17,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(3 189,1)	4 622,5	(3 412,6)	4 413,9	2 392,1
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		(2 337,2)	4 656,7	(3 031,2)	4 083,8	3 214,4
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		3 943,7	850,3	4 637,7	1 423,3	1 423,3
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		1 606,4	5 507,0	1 606,4	5 507,0	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 andre kvartal og første halvår 2025 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Delårsrapporten ble vedtatt den 27. august 2025.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for andre kvartal og første halvår 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.)

APRIL – JUNI 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 497,6	413,5	-		1 911,1
Kommersielle inntekter	1 609,1	46,8	56,2		1 712,1
Andre inntekter	12,5	-	0,0		12,5
Konserninterne inntekter	44,3	210,8	587,6	(842,7)	-
Driftsinntekter	3 163,5	671,1	643,8	(842,7)	3 635,7
Varekostnader	(20,9)	(0,0)	(21,7)		(42,6)
Lønn og andre personalkostnader	(482,6)	(404,6)	(322,9)		(1 210,1)
Andre driftskostnader	(700,9)	(68,8)	(217,3)		(987,0)
Andre kostnader	12,1	-	0,0		12,1
Konserninterne kostnader	(647,2)	(156,0)	(39,5)	842,7	-
Driftskostnader	(1 839,4)	(629,6)	(601,4)	842,7	(2 227,6)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 324,1	41,5	42,4		1 408,1
Avskrivninger og amortiseringer	(562,4)	(12,7)	(42,4)		(617,6)
Driftsresultat	761,7	28,8	(0,0)		790,5
Investeringer i perioden	719,2	111,2	16,4		846,8

LUFTHAVNDRIFT APRIL – JUNI 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	733,2	201,9	142,8	122,1	297,6	-	1 497,6
Kommersielle inntekter	974,6	165,3	124,6	101,9	197,3	45,4	1 609,1
Andre inntekter	2,0	0,2	5,4	0,3	4,6	-	12,5
Konserninterne inntekter	3,3	0,1	2,0	1,0	31,4	6,6	44,3
Driftsinntekter	1 713,1	367,5	274,7	225,3	530,9	52,0	3 163,5
Varekostnader	(10,8)	(0,7)	(1,4)	(0,4)	(7,5)	-	(20,9)
Lønn og andre personalkostnader	(151,8)	(35,8)	(29,8)	(29,9)	(235,3)	-	(482,6)
Andre driftskostnader	(261,0)	(55,9)	(41,9)	(46,2)	(292,4)	(3,5)	(700,9)
Andre kostnader	(0,2)	(0,0)	(0,1)	-	12,4	-	12,1
Konserninterne kostnader	(206,1)	(62,6)	(49,4)	(38,6)	(290,2)	(0,3)	(647,2)
Driftskostnader	(629,9)	(155,0)	(122,6)	(115,1)	(813,0)	(3,8)	(1 839,4)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 083,2	212,5	152,1	110,2	(282,1)	48,2	1 324,1
Avskrivninger og amortiseringer	(258,9)	(70,5)	(41,5)	(30,7)	(150,2)	(10,7)	(562,4)
Nedskrivninger							-
Driftsresultat	824,4	142,0	110,6	79,5	(432,3)	37,4	761,7
Investeringer i perioden	221,2	142,0	55,4	21,7	267,8	11,2	719,2

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

APRIL – JUNI 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 157,9	342,2	-		1 500,2
Kommersielle inntekter	1 544,2	49,3	38,7		1 632,2
Andre inntekter	14,9	-	0,0		14,9
Konserninterne inntekter	41,9	197,5	596,9	(836,3)	-
Driftsinntekter	2 758,9	589,0	635,6	(836,3)	3 147,2
Varekostnader	(18,2)	(1,2)	(19,1)		(38,5)
Lønn og andre personalkostnader	(336,9)	(297,3)	(296,6)		(930,9)
Andre driftskostnader	(588,4)	(57,5)	(230,0)		(875,9)
Andre kostnader	(15,5)	(0,5)	(0,0)		(16,0)
Konserninterne kostnader	(644,2)	(149,9)	(42,2)	836,3	-
Driftskostnader	(1 603,3)	(506,5)	(587,9)	836,3	(1 861,3)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 155,6	82,5	47,7		1 285,9
Avskrivninger og amortiseringer	(507,9)	(10,7)	(47,7)		(566,3)
Nedskrivninger					-
Driftsresultat	647,7	71,8	0,0	-	719,6
Investeringer i perioden	566,7	97,2	70,2		734,2

LUFTHAVNDRIFT APRIL – JUNI 2024

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	570,8	159,1	112,0	93,8	222,2	-	1 157,9
Kommersielle inntekter	948,1	159,6	124,0	94,0	174,2	44,2	1 544,2
Andre inntekter	2,6	-	0,6	0,1	11,6	-	14,9
Konserninterne inntekter	3,8	0,2	1,9	0,9	28,6	6,5	41,9
Driftsinntekter	1 525,3	318,9	238,5	188,8	436,6	50,8	2 758,9
Varekostnader	(9,4)	(0,3)	(0,8)	(0,5)	(7,2)	-	(18,2)
Lønn og andre personalkostnader	(156,5)	(36,4)	(28,9)	(28,6)	(86,7)	-	(336,9)
Andre driftskostnader	(265,1)	(45,5)	(36,9)	(34,7)	(203,4)	(2,8)	(588,4)
Andre kostnader	0,5	0,1	(10,9)	(0,5)	(4,8)	-	(15,5)
Konserninterne kostnader	(186,5)	(61,9)	(46,6)	(39,4)	(309,6)	(0,1)	(644,2)
Driftskostnader	(616,9)	(144,1)	(124,0)	(103,6)	(611,7)	(3,0)	(1 603,3)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	908,4	174,8	114,5	85,2	(175,2)	47,8	1 155,6
Avskrivninger og amortiseringer	(231,5)	(67,5)	(35,4)	(29,2)	(133,6)	(10,8)	(507,9)
Driftsresultat	677,0	107,3	79,2	56,0	(308,7)	37,0	647,7
Investeringer i perioden	192,8	24,3	20,9	8,2	320,5	(0,1)	566,7

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR –JUNI 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 695,6	789,8	-		3 485,4
Kommersielle inntekter	2 827,0	92,6	121,7		3 041,3
Andre inntekter	37,2	-	(0,0)		37,2
Konserninterne inntekter	89,0	425,5	1 152,6	(1 667,1)	-
Driftsinntekter	5 648,7	1 307,9	1 274,4	(1 667,1)	6 563,9
Varekostnader	(37,0)	(5,2)	(66,2)		(108,4)
Lønn og andre personalkostnader	(941,7)	(796,5)	(618,3)		(2 356,5)
Andre driftskostnader	(1 452,3)	(128,2)	(409,0)		(1 989,5)
Andre kostnader	(4,9)	-	-		(4,9)
Konserninterne kostnader	(1 263,1)	(315,0)	(89,0)	1 667,1	-
Driftskostnader	(3 698,9)	(1 245,0)	(1 182,5)	1 667,1	(4 459,3)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 949,7	62,9	91,9		2 104,6
Avskrivninger og amortiseringer	(1 119,3)	(18,6)	(91,9)		(1 229,8)
Driftsresultat	830,4	44,3	(0,0)		874,8
Tilknyttede eiendeler *	37 241,8	1 695,1	991,9		39 928,9
Investeringer i perioden	1 107,0	263,8	63,8		1 434,6

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – JUNI 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 294,0	357,8	255,5	221,3	567,1		2 695,6
Kommersielle inntekter	1 703,9	284,6	222,9	185,5	341,6	88,5	2 827,0
Andre inntekter	15,7	0,6	5,6	0,8	14,5		37,2
Konserninterne inntekter	6,6	0,2	3,9	2,0	63,2	13,0	89,0
Driftsinntekter	3 020,2	643,1	487,8	409,6	986,4	101,5	5 648,7
Varekostnader	(20,1)	(1,4)	(2,5)	(0,7)	(12,3)		(37,0)
Lønn og andre personalkostnader	(319,8)	(68,5)	(56,0)	(58,3)	(439,0)	(0,0)	(941,7)
Andre driftskostnader	(577,1)	(126,9)	(91,8)	(87,1)	(563,7)	(5,7)	(1 452,3)
Andre kostnader	(0,8)	(0,5)	(0,2)	-	(3,4)		(4,9)
Konserninterne kostnader	(390,1)	(120,4)	(95,6)	(76,1)	(580,4)	(0,5)	(1 263,1)
Driftskostnader	(1 308,0)	(317,7)	(246,1)	(222,2)	(1 598,8)	(6,2)	(3 698,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 712,2	325,4	241,7	187,5	(612,3)	95,3	1 949,7
Avskrivninger og amortiseringer	(507,7)	(138,8)	(79,4)	(61,0)	(310,9)	(21,5)	(1 119,3)
Driftsresultat	1 204,6	186,6	162,3	126,4	(923,2)	73,8	830,4
Tilknyttede eiendeler *	18 950,0	4 941,5	2 127,6	1 534,0	8 807,3	881,5	37 241,8
Investeringer i perioden	395,1	176,4	66,6	26,2	426,5	16,1	1 107,0

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR –JUNI 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 100,8	652,7			2 753,5
Kommersielle inntekter	2 710,9	98,2	72,0		2 881,1
Andre inntekter	19,5		0,0		19,5
Konserninterne inntekter	83,4	392,5	1 114,7	(1 590,5)	-
Driftsinntekter	4 914,6	1 143,4	1 186,6	(1 590,5)	5 654,1
Varekostnader	(33,8)	(2,1)	(35,3)		(71,2)
Lønn og andre personalkostnader	(795,6)	(674,2)	(572,8)		(2 042,6)
Andre driftskostnader	(1 338,4)	(118,5)	(386,8)		(1 843,6)
Andre kostnader	(88,3)	(0,5)	(0,0)		(88,7)
Konserninterne kostnader	(1 198,3)	(295,7)	(96,5)	1 590,5	-
Driftskostnader	(3 454,4)	(1 091,0)	(1 091,3)	1 590,5	(4 046,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 460,2	52,5	95,3		1 608,0
Avskrivninger og amortiseringer	(1 013,8)	(21,4)	(95,3)		(1 130,5)
Driftsresultat	446,4	31,0	0,0		477,5
Tilknyttede eiendeler *	37 160,8	1 783,9	1 060,1		40 004,8
Investeringer i perioden	1 042,5	220,8	88,3		1 351,7

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – JUNI 2024

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 014,4	283,4	207,2	170,7	425,1		2 100,8
Kommersielle inntekter	1 650,9	278,5	216,0	166,7	313,3	85,4	2 710,9
Andre inntekter	2,8	-	0,6	0,1	16,0		19,5
Konserninterne inntekter	7,9	0,2	3,9	1,7	57,0	12,6	83,4
Driftsinntekter	2 676,1	562,2	427,7	339,3	811,3	98,0	4 914,6
Varekostnader	(18,2)	(0,9)	(1,6)	(0,9)	(12,3)		(33,8)
Lønn og andre personalkostnader	(326,3)	(68,3)	(57,0)	(56,3)	(287,7)	(0,0)	(795,6)
Andre driftskostnader	(567,8)	(120,2)	(88,1)	(78,3)	(479,1)	(5,0)	(1 338,4)
Andre kostnader	(6,0)	(2,4)	(59,6)	(1,9)	(18,4)		(88,3)
Konserninterne kostnader	(359,1)	(114,1)	(85,4)	(71,0)	(568,4)	(0,4)	(1 198,3)
Driftskostnader	(1 277,4)	(305,8)	(291,6)	(208,3)	(1 365,9)	(5,4)	(3 454,4)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 398,7	256,4	136,1	131,0	(554,6)	92,6	1 460,2
Avskrivninger og amortiseringer	(463,2)	(135,4)	(70,9)	(58,1)	(264,6)	(21,6)	(1 013,8)
Driftsresultat	935,5	121,0	65,2	72,9	(819,2)	71,0	446,4
Tilknyttede eiendeler *	19 260,3	4 889,3	2 139,7	1 555,5	8 409,9	906,2	37 160,8
Investeringer i perioden	441,9	43,8	46,2	29,1	482,5	(1,0)	1 042,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR – DESEMBER 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	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)
Nedskrivning	-	(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 millioner kroner til segmentet lufthavndrift (regionale lufthavner) og 78 millioner kroner til segmentet flysikring.

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – DESEMBER 2024

Beløp i MNOK	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

	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024	2024
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder					
Underveisavgift	413,5	342,2	789,8	652,7	1 401,3
Startavgift	366,0	336,8	676,5	619,6	1 275,4
Passasjeravgift	551,4	356,5	952,9	640,0	1 318,9
Sikkerhetsavgift	380,4	339,1	691,5	611,4	1 285,4
Terminalavgift	199,7	125,5	374,6	229,9	472,6
Trafikkinntekter	1 911,1	1 500,2	3 485,4	2 753,5	5 753,7
Inntekter fra salg av varer og tjenester					
Inntekter fra salg av varer og tjenester	275,4	239,9	510,1	441,4	988,5
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder	2 186,5	1 740,1	3 995,5	3 195,0	6 742,2
Leieinntekter:					
Duty free	656,5	657,3	1 117,6	1 109,7	2 472,7
Parkering	313,0	285,7	557,8	503,8	1 085,8
Servering, kiosker og butikker	257,8	250,1	461,1	446,7	946,3
Annet	209,3	199,2	394,9	379,4	810,8
Leieinntekter	1 436,7	1 392,2	2 531,3	2 439,7	5 315,6
Andre inntekter (note 5)					
Andre inntekter (note 5)	12,5	14,9	37,2	19,5	52,1
Driftsinntekter	3 635,7	3 147,2	6 563,9	5 654,1	12 109,9
Trafikkinntekter					
Trafikkinntekter	1 911,1	1 500,2	3 485,4	2 753,5	5 753,7
Kommersielle inntekter *	1 712,1	1 632,2	3 041,3	2 881,1	6 304,1
Andre inntekter (note 5)	12,5	14,9	37,2	19,5	52,1
Driftsinntekter	3 635,7	3 147,2	6 563,9	5 654,1	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	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		AR
	2025	2024	2025	2024	2024
Andre inntekter					
Gevinst salg anleggsmidler	3,2	3,0	5,2	3,9	5,7
Offentlige tilskudd/refusjoner	9,4	11,9	31,9	15,6	46,4
Andre inntekter	12,5	14,9	37,2	19,5	52,1
Andre kostnader					
Tap salg anleggsmidler	(0,2)	(5,5)	(0,2)	(5,5)	(7,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	12,3	(10,5)	(4,7)	(58,2)	(133,9)
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	-	-	-	(25,0)	(32,5)
Andre kostnader	12,1	(15,9)	(4,9)	(88,8)	(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	-	-	1 351,7	-	1 351,7
Reklassifisering *	42,1	528,5	(570,6)	-	-
Avgang	-	(6,3)	-	-	(6,3)
Avskrivninger og amortiseringer	(38,0)	(1 072,5)	-	(20,0)	(1 130,5)
Balanseført verdi 30. juni 2024	611,8	33 918,2	5 474,9	307,6	40 312,4
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	1 434,6	5,1	1 439,7
Reklassifisering *	136,2	938,4	(1 074,6)	-	-
Avgang	-	(4,5)	-	-	(4,5)
Avskrivninger og amortiseringer	(40,5)	(1 164,1)	-	(25,2)	(1 229,8)
Balanseført verdi 30. juni 2025	655,9	34 582,9	4 690,1	459,5	40 388,5
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 30. juni 2025 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 30. juni 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 30. juni 2025 benyttes perioden fra juli 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)	56,6
Resultatforbedring terminalåret 2031 (mrd. kr) *	1,4
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,9 %

* 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 56,6 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 usikkerhetsperspektivene i både SSP3- og SSP5- scenarionene. Avinors langsiktige trafikktutvikling 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 30. juni 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 5,9 prosent (7,6 prosent før skatt) er per 30. juni 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 30. juni 2025 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. juni 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 12,1 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 9,1 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 24,2 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 21,2 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 1,4 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 %	56,6	41 425	-	-	-
- 5 %	53,8	30 670	(10 755)	725	2 384
- 10 %	50,9	19 915	(21 510)	1 449	7 761
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	41 425	-	-	-
- 0,5 %	1,5 %	36 969	(4 456)	25	1 304
- 1,0 %	1,0 %	33 415	(8 009)	49	4 730
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	5,9 %	41 425	-	-	-
+ 0,5 %	6,4 %	36 395	(5 644)	312	31
+ 1,0 %	6,9 %	32 393	(9 032)	624	2 517

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.

Norges innleverte ytelsesplan for referanseperiode 4 har i 2025 blitt underkjent, og Avinor er i prosess med å levere oppdatert ytelsesplan.

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 30. juni 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 beste estimat på enhetsnivå for innkrevede underveisavgifter for de kommende årene.

For nedskrivningstesten per 30. juni 2025 benyttes juli 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 30. juni 2025 er 5,50 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 30. juni 2025 viser at bruksverdi overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. juni 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

	30. JUNI	30. JUNI	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

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	3 879,4	5 207,7	5 207,7
Resultatført pensjonskostnad	199,2	200,7	414,1
Utbetalt pensjon og premie (inkl. arbeidsgiveravgift)	(14,6)	(150,0)	(776,7)
Estimatavvik mot totalresultat	192,4	(220,9)	(965,7)
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	4 256,4	5 037,4	3 879,4

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 108,1 millioner kroner i januar-juni 2025 (104,7 millioner kroner i tilsvarende periode i 2024), samt kostnader til privat AFP på 19,3 millioner kroner (25,1 millioner kroner).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	444,0	298,7	459,8
Annen langsiktig gjeld	22 442,7	23 653,7	23 586,8
Kortsiktige leieforpliktelser	52,6	40,7	54,6
Sertifikatgjeld	-	1 150,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	1 527,1	4 029,7	4 055,5
Lån og leieforpliktelser	24 466,4	29 172,8	28 156,8

Lånebevegelser

Balanseført verdi 01. januar	28 156,8	24 555,8	24 555,8
Opptak av langsiktig lån	-	5 780,9	5 780,9
Nedbetaling av langsiktig lån	(2 789,7)	(485,7)	(832,6)
Reduksjon leieforpliktelser	(22,9)	(18,9)	(40,5)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	1 650,0	1 650,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	(2 000,0)	(3 149,9)
Netto lånebevegelser	(2 812,6)	4 926,3	3 407,9
Andre endringer forpliktelser	6,1	8,8	186,2
Valuta-/ verdiendring lån	(883,9)	(318,1)	6,9
Balanseført verdi periodeslutt	24 466,4	29 172,8	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. Nedsrevet 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

	30. JUNI 2025		30. JUNI 2024		31. DESEMBER 2024	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Beløp i MNOK						
Rentebærende gjeld						
Statslån	-	-	83,3	82,0	-	-
Obligasjonslån	21 357,9	20 887,0	24 462,9	23 022,4	24 768,1	24 162,9
Banklån	2 561,3	2 571,9	3 088,4	3 083,1	2 824,8	2 822,6
Sertifikatlån	-	-	1 150,0	1 150,0	-	-
Annen langsiktig gjeld	50,5	50,5	48,8	48,8	49,5	49,5
Leieforpliktelser	496,6	496,6	339,4	339,4	514,4	514,4
Sum	24 466,4	24 006,0	29 172,8	27 725,7	28 156,8	27 549,4

Derivater

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Beløp i MNOK			
Eiendeler			
Rente- og valutaswapper	2 047,9	2 466,6	3 243,5
Valutaterminkontrakter	0,4	8,3	1,2
Sum	2 048,3	2 474,8	3 244,8
Gjeld			
Rente- og valutaswapper	487,5	1 107,5	528,5
Valutaterminkontrakter	4,1	0,1	0,3
Energikontrakter	58,3	56,7	79,3
Sum	549,9	1 164,3	608,1

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

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Kundefordringer	1 443,3	1 347,0	1 105,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	239,3	192,6	217,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	209,4	162,9	147,3
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	604,5	430,8	193,6
Andre kortsiktige fordringer	156,6	469,3	241,6
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 653,1	2 602,7	1 905,3
Leverandørgjeld	933,2	561,9	1 045,1
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepengen)	594,9	556,3	457,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	612,2	1 052,4	327,7
Påløpte rentekostnader	264,8	265,3	359,6
Forskudd fra kunder	166,6	162,0	205,7
Skyldige offentlige avgifter	358,0	318,4	334,0
Øvrig kortsiktig gjeld	106,0	172,9	217,1
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	3 035,6	3 089,1	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.

I andre kvartal 2025 signerte Avinor og HENT AS kontrakt for terminalarbeider fase 2 (gjennomføringsfasen). 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			APRIL - JUNI		AKKUMULERT	
			2025	2024	2019-2025	2019-2024
NOTE						
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	393,6	165,3	1 772,5	1 091,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(393,6)	(165,3)	(1 772,5)	(1 091,6)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		(0,3)	1,4	186,7	180,8
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	0,3	(1,4)	(186,7)	(180,8)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			393,3	166,7	1 959,2	1 272,4
Innregning av tilskudd			(393,3)	(166,7)	(1 959,2)	(1 272,4)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					1 959,2	1 272,4
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 726,9)	(1 265,0)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			232,3	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			APRIL - JUNI		AKKUMULERT	
			NOTE	2025	2024	2014-2025
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	352,4	315,0	2 541,5	1 975,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(352,4)	(315,0)	(2 541,5)	(1 975,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		2,2	1,9	63,6	59,1
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(2,2)	(1,9)	(63,6)	(59,1)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			354,6	316,9	2 605,0	2 034,8
Innregning av tilskudd			(354,6)	(316,9)	(2 605,0)	(2 034,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 605,0	2 034,8
Mottatte tilskudd - akkumulert					(2 232,8)	(1 848,6)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			372,2	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

	30. JUNI	30. JUNI	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	(10,0)	76,9	154,9
Nåverdieffekt	14,7	(18,7)	(21,0)
Gjennomført arbeid	(33,7)	(27,2)	(160,8)
Avsetning periodeslutt	802,0	873,9	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 halvår 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 løpet av 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 30. juni 2025 som påvirker delårsrapporten for andre kvartal og første halvår 2025.

Erklæring fra styret og konsernsjef

Vi bekrefter etter beste overbevisning at:

- delårsrapporten som omfatter perioden 1. januar til 30. juni 2025 er utarbeidet i samsvar med IAS 34 Delårsrapportering, og at opplysningene i rapporten gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
- delårsberetningen for som omfatter perioden 1. januar til 30. juni 2025 gir en rettviseende oversikt over viktige begivenheter i regnskapsperioden og deres innflytelse på delårsregnskapet, samt gir en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer konsernet står ovenfor i neste regnskapsperiode.

Oslo, 27. august 2025

Tone Wille
Styrets leder

Ola H. Strand
Nestleder

Rolf G. Roverud
Styremedlem

Inger-Lise Strøm
Styremedlem

Fridtjof Berents
Styremedlem

Mari Halvorsen Sundgot
Styremedlem

Mike Antonsen
Styremedlem

Sverre Ivar Elsbak
Styremedlem

Abraham Foss
Konsernsjef

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	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2024
		2025	2024	2025	2024	
Driftsinntekter	Resultatregnskap	3 635,7	3 147,2	6 563,9	5 654,1	12 109,9
Andre inntekter	Resultatregnskap	(12,5)	(14,9)	(37,2)	(19,5)	(52,1)
Justerte driftsinntekter		3 623,2	3 132,3	6 526,7	5 634,6	12 057,8
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 227,6)	(1 861,3)	(4 459,3)	(4 046,2)	(8 145,2)
Andre kostnader	Resultatregnskap	(12,1)	15,9	4,9	88,8	174,2
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	(230,7)	-	(230,7)	(213,8)
Justerte driftskostnader		(2 239,7)	(2 076,1)	(4 454,4)	(4 188,1)	(8 184,9)
Justert EBITDA		1 383,5	1 056,2	2 072,3	1 446,5	3 872,9
Avskrivninger og amortiseringer	Resultatregnskap	(617,6)	(566,3)	(1 229,8)	(1 130,5)	(2 310,6)
Justert driftsresultat		765,9	489,9	842,6	316,0	1 562,3

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2024
		2025	2024	2025	2024	
Sum driftsinntekter	Note 3	3 163,5	2 758,9	5 648,7	4 914,6	10 468,0
Andre inntekter	Note 3	(12,5)	(14,9)	(37,2)	(19,5)	(51,4)
Justerte driftsinntekter lufthavndrift		3 151,0	2 744,0	5 611,5	4 895,1	10 416,6
Driftskostnader	Note 3	(1 839,4)	(1 603,3)	(3 698,9)	(3 454,4)	(6 848,7)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(562,4)	(507,9)	(1 119,3)	(1 013,8)	(2 066,3)
Andre kostnader	Note 3	(12,1)	15,5	4,9	88,3	173,7
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3		(138,5)	-	(138,5)	(135,6)
Justerte driftskostnader lufthavndrift		(2 413,9)	(2 234,2)	(4 813,3)	(4 518,4)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift		737,1	509,8	798,2	376,7	1 539,7
Justert driftsmargin lufthavndrift		23,4 %	18,6 %	14,2 %	7,7 %	14,8 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2024
		2025	2024	2025	2024	
Driftsinntekter	Note 3	671,1	589,0	1 307,9	1 143,4	2 388,5
Andre inntekter	Note 3	-	-	-	-	(0,7)
Justerte driftsinntekter flysikring		671,1	589,0	1 307,9	1 143,4	2 387,8
Driftskostnader	Note 3	(629,6)	(506,5)	(1 245,0)	(1 091,0)	(2 244,5)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(12,7)	(10,7)	(18,6)	(21,4)	(42,9)
Andre kostnader	Note 3	-	0,5	-	0,5	0,5
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3		(92,2)	-	(92,2)	(78,2)
Justerte driftskostnader flysikring		(642,3)	(608,9)	(1 263,6)	(1 204,1)	(2 365,1)
Justert driftsresultat flysikring		28,8	(19,9)	44,3	(60,7)	22,7
Justert driftsmargin flysikring		4,3 %	-3,4 %	3,4 %	-5,3 %	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	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2024
		2025	2024	2025	2024	
Antall passasjerer (i millioner)		13,9	13,5	25,3	24,3	51,4
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	3 151,0	2 744,0	5 611,5	4 895,1	10 416,6
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 413,9)	(2 234,2)	(4 813,3)	(4 518,4)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	737,1	509,8	798,2	376,7	1 539,7
Justert driftsinntekt per passasjer		227,3	203,1	221,7	201,3	202,9
Justerte driftskostnader per passasjer		(174,1)	(165,3)	(190,2)	(185,8)	(172,9)
Justert driftsresultat per passasjer		53,2	37,7	31,5	15,5	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

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	444,0	298,7	459,8
Annen langsiktig gjeld	Balanse	22 442,7	23 653,7	23 586,8
Langsiktig rentebærende gjeld		22 886,7	23 952,4	24 046,7
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	52,6	40,7	54,6
Sertifikatgjeld	Balanse	-	1 150,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	1 527,1	4 029,7	4 055,5
Kortsiktig rentebærende gjeld		1 579,7	5 220,4	4 110,1
Rentebærende gjeld		24 466,4	29 172,8	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

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Rentebærende gjeld	APM	24 466,4	29 172,8	28 156,8
Rente- og valutaswapper - gjeld	Note 10	487,5	1 107,5	528,5
Rente- og valutaswapper - eiendel	Note 10	(2 047,9)	(2 466,6)	(3 243,5)
Konter og kontantekvivalenter	Balanse	(1 606,4)	(5 507,0)	(4 637,7)
Netto rentebærende gjeld		21 299,5	22 306,7	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

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	15 132,1	13 522,6	15 106,2
Netto rentebærende gjeld	APM	21 299,5	22 306,7	20 804,1
Egenkapital og rentebærende gjeld		36 431,7	35 829,3	35 910,3
Egenkapitalandel låneavtaler *		41,5 %	37,7 %	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 underskider 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	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto rentebærende gjeld	APM	21 299,5	22 306,7	20 804,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(444,0)	(298,7)	(459,8)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(52,6)	(40,7)	(54,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 802,9	21 967,3	20 289,7
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 802,9	21 967,3	20 289,7
Egenkapital	Balanse	15 132,1	13 522,6	15 106,2
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		35 935,0	35 489,9	35 395,8
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		42,1 %	38,1 %	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

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	15 132,1	13 522,6	15 106,2
Egenkapital og gjeld	Balanse	48 376,7	52 895,7	51 537,4
Egenkapitalandel		31,3 %	25,6 %	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	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	2 155,6	1 311,9	3 472,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(1 774,2)	(1 642,1)	(2 649,9)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(600,0)	(512,3)	(998,4)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	-	(17,4)
Kontantstrøm før endring gjeld		(218,6)	(842,5)	(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.