

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

Tredje kvartal 2025. Avinorkonsernet



Hovedtall Avinorkonsernet

	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024	2024
Inntekter lufthavnvirksomhet *	3 407	2 972	9 019	7 867	10 417
Inntekter flysikringstjeneste *	710	642	2 018	1 785	2 388
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(182)	(188)	(537)	(572)	(695)
Sum inntekter	3 936	3 426	10 500	9 080	12 110
EBITDA **	1 840	1 567	3 945	3 175	3 965
Justert EBITDA **	2 048	1 637	4 121	3 084	3 873
Resultat etter skatt	837	646	1 222	696	246
Totale eiendeler			49 766	53 347	51 537
Egenkapital			16 302	14 903	15 106
Egenkapital/totalkapital **			32,8 %	27,9 %	29,3 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **			45,3 %	41,9 %	42,7 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	14 983	14 571	40 295	38 890	51 351
Antall flybevegelser (i 1000)	168	164	477	466	618
Antall service units (i 1000)	684	690	1 872	1 861	2 477
Punktlighet **/**			85 %	84 %	84 %
Regularitet **/**			98 %	98 %	98 %

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

Styrets rapport

HØYDEPUNKTER

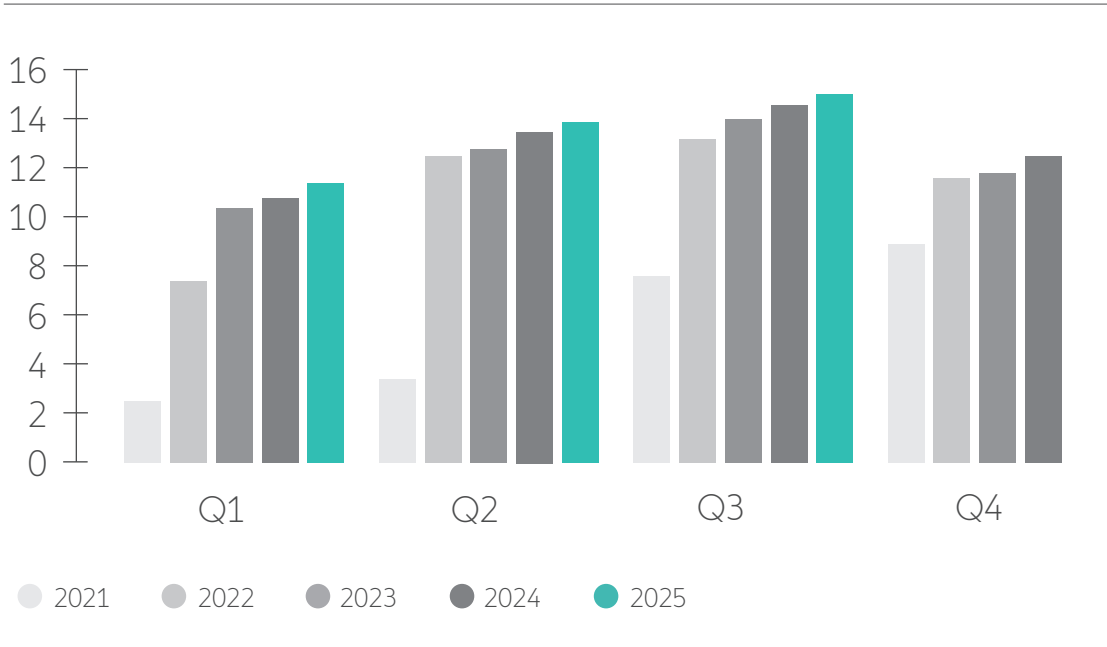
Konsernets driftsresultat ble forbedret i de første ni måneder av 2025 sammenlignet med tilsvarende periode i 2024. Totale driftsinntekter for første ni måneder av 2025 utgjorde 10 500 millioner kroner og konsernet hadde en underliggende vekst på 15,4 prosent (justert for andre inntekter). Justering av lufthavnavgiftene med virkning fra februar 2025 har gitt høyere avgiftsinntekter. I tillegg bidrar en trafikkvekst på 3,6 prosent positivt. Totale driftskostnader for første ni måneder av 2025 utgjorde 6 555 millioner kroner, og konsernet hadde en underliggende økning i driftskostnader på 5,6 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 4 148 millioner kroner for januar – september 2025, som var en økning på 1 064 millioner kroner fra tilsvarende periode i 2024.

TRAFIKKUTVIKLING

40,3 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i løpet av de ni første månedene i 2025, en økning på 3,6 prosent sammenlignet med samme periode i 2024. For tredje kvartal isolert sett reiste 15 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 2,8 prosent i forhold til tredje kvartal 2024.

Veksten så langt i 2025 for innenlands- og utenlandstrafikk var på henholdsvis 3,2 og 4,1 prosent. Utenlandstrafikken har stått for 43,4 prosent av det samlede antall passasjerer hittil i 2025, mot 43,2 prosent samme periode i 2024. Den sterkeste veksten kommer fra de regionale lufthavnene med en økning på 9,1 prosent.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2021.



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - SEPTEMBER

PASSASJERER (1000)	2025	2024	ENDRING
Oslo lufthavn	20 683	20 163	2,6 %
Bergen lufthavn	5 099	4 976	2,5 %
Stavanger lufthavn	2 999	3 006	-0,2 %
Trondheim lufthavn	3 092	3 023	2,3 %
Regionale lufthavner	8 422	7 722	9,1 %
Avinorkonsernet	40 295	38 890	3,6 %

Antallet flybevegelser har så langt i 2025 vært 2,3 prosent høyere enn for tilsvarende periode i 2024. Økningen for flybevegelser internasjonalt var på 1,2 prosent, mens flybevegelser innenlands og offshore steg med henholdsvis 2,3 og 7,5 prosent.

Fyllingsgraden har så langt i 2025 vært rekordhøye 74,7 prosent, hvorav fyllingsgraden var 72,0 prosent på innland og 78,5 prosent på utland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en svak negativ kapasitetsutvikling på 0,3 prosent de to kommende kvartalene. For fjerde kvartal 2025 forventes en økning i kapasiteten på 0,1 prosent. For første kvartal 2026 forventes en nedgang i kapasiteten på 0,7 prosent. På utland forventes en kapasitetsvekst på 5,1 prosent i første kvartal 2026, mens for innland forventes det en reduksjon på 4 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

Så langt i 2025 er det identifisert 3 potensielt alvorlige luftfartshendelser. Kartlegging og undersøkelser er pågående.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinorkonsernet

	JULI - SEPTEMBER			JANUAR - SEPTEMBER		
	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Beløp i MNOK						
Driftsinntekter	3 936	3 426	14,9 %	10 500	9 080	15,6 %
Driftskostnader	(2 096)	(1 859)	12,7 %	(6 555)	(5 905)	11,0 %
EBITDA *	1 840	1 567		3 945	3 175	
Driftsresultat	1 225	989		2 099	1 467	
Driftsmargin	31,1 %	28,9 %		20,0 %	16,2 %	
Resultat etter skatt	837	646		1 222	696	
Justerte driftsinntekter *	3 926	3 422	14,7 %	10 453	9 056	15,4 %
Justerte driftskostnader *	(1 850)	(1 785)	3,7 %	(6 305)	(5 973)	5,6 %
Justert EBITDA *	2 075	1 637		4 148	3 084	
Justert driftsresultat *	1 460	1 059		2 302	1 375	
Justert driftsmargin	37,2 %	31,0 %		22,0 %	15,2 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for januar - september 2025 utgjorde 10 500 millioner kroner, som er en økning på 1 420 millioner kroner fra tilsvarende periode i 2024. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 650 millioner kroner til 6 555 millioner kroner.

Resultatet for de første ni månedene i 2025 inkluderer andre poster med negativt resultatbidrag på netto 203 millioner kroner sammenlignet med netto 92 millioner kroner i positivt resultatbidrag for januar – september 2024. Hoveddelen av andre poster i 2025 knytter seg til resultatførte planendringseffekter på 205 millioner kroner som følge av vedtatte endringer i tjenstepensjonsordninger. Se note 8 for ytterligere informasjon.

Justerte inntekter for januar – september 2025 sammenlignet med tilsvarende periode i 2024 er opp 15,4 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 for årets ni første måneder 5,6 prosent høyere enn tilsvarende periode 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 januar – september 2025 var 4 148 millioner kroner, som er en økning på 1 064 millioner kroner i forhold til tilsvarende periode i 2024.

Konsernets totale avskrivninger og amortiseringer for de ni første månedene i 2025 utgjorde 1 846 millioner kroner mot 1 709 millioner kroner for tilsvarende periode i fjor.

Konsernets netto finansresultat for januar – september 2025 ble minus 534 millioner kroner mot minus 575 millioner kroner tilsvarende periode i 2024. I motsetning til januar - september 2024 bidrar realiserte og urealiserte effekter knyttet til valuta og derivater positivt til finansresultatet så langt i 2025.

Resultatet etter skatt var for konsernet på 1 222 millioner kroner for januar – september 2025, som er en resultatforbedring på 526 millioner kroner sammenlignet med tilsvarende periode i 2024.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - SEPTEMBER

	JULI - SEPTEMBER			JANUAR - SEPTEMBER		
	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	3 407	2 972	14,7 %	9 019	7 867	14,6 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 097)	(1 997)	5,0 %	(6 910)	(6 515)	6,1 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	1 311	975		2 109	1 351	
Justert driftsmargin	38,5 %	32,8 %		23,4 %	17,2 %	
Justerte driftsinnekteer per passasjer (NOK) *	227	204	11,5 %	224	202	10,6 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(140)	(137)	2,1 %	(171)	(168)	2,4 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	87	67		52	35	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 9 019 millioner kroner i de første ni månedene av 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 januar – september 2025 mot januar – september 2024 var på 3,6 prosent. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjør for lufthavndriften 51,3 prosent per utgangen av september 2025, som er en nedgang fra 56,3 prosent per utgangen av september 2024.

Justerte driftskostnader var 6 910 millioner kroner i perioden januar – september 2025. Det er en økning på 6,1 prosent fra tilsvarende periode i 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 så langt i 2025 sammenlignet med tilsvarende periode 2024, mens justerte driftsinntekter per passasjer har økt. Justert driftsresultat ble 2 109 millioner kroner mot 1 351 millioner kroner per utgangen av september 2024. Forbedringen kommer som følge av høyere antall passasjerer og resultat per passasjer.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - SEPTEMBER

	JULI - SEPTEMBER			JANUAR - SEPTEMBER		
Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter*	710	642	10,6 %	2 018	1 785	13,0 %
Justerte driftskostnader*	(561)	(558)	0,6 %	(1 825)	(1 762)	3,6 %
Justert driftsresultat*	149	84		193	24	
Justert driftsmargin	21,0 %	13,1 %		9,6 %	1,3 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter for de ni første månedene i 2025 var 2 018 millioner kroner, som er en økning på 13 prosent i forhold til tilsvarende periode i 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 1 825 millioner for januar – september 2025, som er en økning på 3,6 prosent sammenlignet med tilsvarende periode i 2024. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprosjekter som medfører økte prosjektkostnader.

Justert driftsresultat per utgangen av september 2025 ble 193 millioner kroner mot 24 millioner kroner for samme periode i fjor.

For underveistjenesten er det usikkerhet knyttet til inntektene som følge av at Norges reviderte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029 fortsatt er til vurdering og godkjenning av regulator i EU. Underkjennelse av opprinnelig ytelsesplan medførte at det per 31.desember 2024 ble innregnet en nedskrivning på 528 millioner kroner av driftsmidler tilknyttet flysikringsvirksomheten. Per utgangen av september 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. september 2025. Se note 7 for ytterligere informasjon.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

Beløp i MNOK	30.SEPTEMBER 2025	31. DESEMBER 2024	ENDRING
Anleggsmidler	44 171	43 940	232
Omløpsmidler	5 595	7 598	(2 003)
Totale eiendeler	49 766	51 537	(1 771)
Egenkapital	16 302	15 106	1 196
Langsiktig gjeld	28 130	29 294	(1 164)
Kortsiktig gjeld	5 334	7 137	(1 803)
Egenkapital og gjeld	49 766	51 537	(1 771)
Rentebærende gjeld *	24 214	28 157	(3 943)

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Totale eiendeler per 30. september 2025 endte på 49,7 milliarder kroner, som er en nedgang på 3,4 prosent fra 31. desember 2024. Det er nedbetaling av rentebærende gjeld som er hoveddriveren for nedgangen i konsernets balanse i løpet av 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. september 2025 var på 16,3 milliarder kroner og egenkapitalen målt mot totalkapitalen var på 32,8 prosent. Dette er 3,4 prosentpoeng høyere enn 31. desember 2024. Vedtektsfestet egenkapitalandel var per 30. september 2025 på 45,3 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 perioden januar til september 2025 har verdiutviklingen i SPU vært svakt positiv, og balanseført pensjonsforpliktelse er noe redusert som følge av dette. Samtidig har konsernet regnet inn effekter av vedtatte endringer i regelverk for offentlige tjenestepensjonsordninger, som har medført en økning i pensjonsforpliktelsene. Se note note 8 for ytterligere informasjon om pensjoner. Andre forpliktelser knytter seg hovedsakelig til balanseført forpliktelse for miljøoppryddingskostnader, se note 13 for ytterligere informasjon.

Konsernets rentebærende gjeld per 30. september 2025 beløper seg til 24,2 milliarder kroner, hvorav 1,6 milliarder kroner er kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR - SEPTEMBER

Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	4 321	2 823	1 498
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(2 880)	(2 366)	(514)
Kontantstrømfra (brukt i) finansieringsaktiviteter	(3 484)	3 847	(7 331)
Kontantstrøm før endring av gjeld*	779	(213)	992

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Konsernet hadde i perioden januar til september 2025 en positiv kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på 4 321 millioner kroner, mens kontantstrømmen fra investerings- og finansieringsaktiviteter var negative på henholdsvis 2 880 og 3 484 millioner kroner. Kontantstrømmen før endring i gjeld var positiv med 779 millioner kroner.

Avinorkonsernet har i 2025 inngått ny avtale om revolverende trekkfasilitet på 6 milliarder kroner med varighet til 2030. Per 30. september 2025 hadde konsernet en likviditetsreserve på 8,9 milliarder kroner. Dette er fordelt med 2,6 milliarder kroner i kontanter og kontantekvivalenter og 6,3 milliarder kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 1,6 for konsernet, som er en nedgang fra 2,1 per utgangen av 2024. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 2,9, som er ned fra 4,8 per utgangen av 2024. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per 30. september 2025 på 45,2, mot 44,5 ved utgangen av 2024.

Siste 12 måneders sykefravær per utgang september 2025 endte på 4,5 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 kostnadseffektiv 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

Samferdselsdepartementet har vedtatt realavgiftsøkning på nivå 650 millioner kroner av lufthavnavgiftene for 2026. Dette er i samsvar med Samferdselsdepartementets rammevedtak for regulering av lufthavnavgiftene for årene 2025-2029 av 12. desember 2024. Avinor forventer med bakgrunn i dette en nødvendig forbedret finansiell inntjening fremover med fokus på sikker og stabil kostnadseffektiv drift. Det er konkludert med at det per 30. september 2025 ikke foreligger tap ved verdifall på driftsmidlene i lufthavnvirksomheten. For underveistjenesten er det usikkerhet knyttet til inntektene som følge av at Norges reviderte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029 fortsatt er til vurdering og godkjenning av regulator i EU. 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. september 2025 ikke foreligger ytterligere verdifall. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Avinor forventer en moderat trafikkvekst opp mot 58 millioner passasjerer i 2031 sammenlignet med 51,4 millioner passasjerer i 2024. 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, 26. november 2025

Finansiell informasjon

Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Trafikkinntekter	4	2 022,0	1 611,6	5 507,4	4 365,1	5 753,7
Kommersielle inntekter	4	1 903,9	1 810,0	4 945,2	4 691,1	6 304,1
Andre inntekter	5	10,0	4,6	47,2	24,1	52,1
Driftsinntekter		3 935,9	3 426,2	10 499,8	9 080,3	12 109,9
Varekostnader		(44,0)	(38,7)	(152,4)	(110,0)	(197,5)
Lønn og personalkostnader	8	(1 116,4)	(891,4)	(3 472,9)	(2 934,0)	(4 072,5)
Andre driftskostnader	12	(894,7)	(871,2)	(2 884,2)	(2 714,9)	(3 701,0)
Andre kostnader	5	(40,5)	(57,4)	(45,4)	(146,2)	(174,2)
Driftskostnader		(2 095,6)	(1 858,8)	(6 554,9)	(5 905,0)	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		1 840,4	1 567,4	3 944,9	3 175,3	3 964,7
Avskrivninger og amortiseringer		(615,8)	(578,0)	(1 845,5)	(1 708,5)	(2 310,6)
Nedskrivninger	6	-	-	-	-	(527,9)
Driftsresultat		1 224,6	989,4	2 099,4	1 466,8	1 126,2
Finansinntekter		24,2	96,7	104,4	134,5	193,0
Finanskostnader		(214,5)	(270,1)	(680,2)	(675,5)	(919,7)
Netto effekt valuta og derivater		37,5	11,8	41,7	(33,7)	(79,1)
Finansresultat		(152,8)	(161,6)	(534,0)	(574,7)	(805,9)
Resultat før skattekostnad		1 071,8	827,8	1 565,4	892,1	320,3
Skattekostnad	2	(235,1)	(181,8)	(343,0)	(195,7)	(74,3)
Resultat etter skatt		836,7	645,9	1 222,3	696,5	246,0
Tilordnet:						
Aksjonær		836,7	645,9	1 222,3	696,5	246,0

Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
	2025	2024	2025	2024	2024
Resultat etter skatt	836,7	645,9	1 222,3	696,5	246,0
Aktuarmessige gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	272,0	235,3	79,6	456,2	965,7
Skatteeffekt	(60,0)	(52,0)	(17,6)	(100,6)	(212,7)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	211,9	183,3	62,0	355,6	752,9
Kontantstrømsikring	155,8	706,2	(113,1)	499,0	828,1
Skatteeffekt	(34,3)	(155,4)	24,9	(109,8)	(182,2)
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	121,6	550,9	(88,2)	389,2	645,9
Utvidet resultat etter skatt	333,5	734,2	(26,2)	744,8	1 398,8
Totalresultat	1 170,2	1 380,1	1 196,1	1 441,3	1 644,8
Tilordnet:					
Aksjonær	1 170,2	1 380,1	1 196,1	1 441,3	1 644,8

Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	30. SEPTEMBER		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EIEDELER				
Utsatt skattefordel		1 487,3	1 540,4	1 441,5
Immaterielle eiendeler	6,7	633,6	592,1	560,3
Varige driftsmidler	6,7	34 312,0	34 844,2	34 813,1
Anlegg under utførelse	6,7	5 234,0	4 668,3	4 330,1
Bruksretteiendeler	6	447,7	553,3	479,6
Derivater, anleggsmidler	10	1 999,4	1 964,4	2 258,9
Andre finansielle anleggsmidler		57,4	59,1	56,2
Anleggsmidler		44 171,4	44 221,8	43 939,8
Varer		57,9	47,4	68,8
Derivater, omløpsmidler	10	1,6	963,7	985,9
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11	2 940,4	2 387,4	1 905,3
Kontanter og kontantekvivalenter		2 594,8	5 726,7	4 637,7
Omløpsmidler		5 594,6	9 125,3	7 597,6
Eiendeler		49 766,0	53 347,1	51 537,4

Sammendratt konsolidert balanse – egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	30. SEPTEMBER		31. DESEMBER
		2025	2024	2024
EGENKAPITAL OG GJELD				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		12 449,3	11 677,5	11 227,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 547,1)	(2 174,9)	(1 520,9)
Egenkapital		16 302,3	14 902,7	15 106,2
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 204,7	4 484,5	3 879,4
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	435,2	515,7	459,8
Andre avsetninger og forpliktelser	13	760,2	894,2	839,4
Annen langsiktig gjeld	9,10	22 199,7	23 795,8	23 586,8
Derivater, langsiktig gjeld	10	529,9	595,9	528,5
Langsiktig gjeld		28 129,6	30 286,0	29 293,9
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	51,6	70,3	54,6
Sertifikatgjeld	9,10	-	750,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	1 527,1	4 134,8	4 055,5
Derivater, kortsiktig gjeld	10	7,4	56,2	79,6
Betalbar skatt		381,6	42,3	1,0
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	3 366,4	3 104,9	2 946,6
Kortsiktig gjeld		5 334,1	8 158,5	7 137,3
Gjeld		33 463,8	38 444,5	36 431,2
Egenkapital og gjeld		49 766,0	53 347,1	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			696,5				696,5
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				355,6		355,6	355,6
Kontantstrømsikring, etter skatt					389,2	389,2	389,2
Totalresultat			696,5	355,6	389,2	744,8	1 441,3
Egenkapital 30. september 2024		5 400,1	11 677,5	(2 107,7)	(67,0)	(2 174,9)	14 902,7
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			1 222,3				1 222,3
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				62,0		62,0	62,0
Kontantstrømsikring, etter skatt					(88,2)	(88,2)	(88,2)
Totalresultat			1 222,3	62,0	(88,2)	(26,2)	1 196,1
Egenkapital 30. september 2025		5 400,1	12 449,3	(1 648,3)	101,4	(1 547,1)	16 302,3

Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	NOTER	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Resultat før skatt		1 071,8	827,8	1 565,4	892,1	320,3
Av- og nedskrivninger		615,8	578,0	1 845,5	1 708,5	2 838,5
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		0,3	1,0	(4,7)	2,6	2,0
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(13,4)	(25,1)	(33,3)	(40,3)	(61,9)
Netto finansposter		152,8	161,6	534,0	574,7	805,9
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(5,8)	21,4	(2,6)	32,3	30,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		485,9	85,9	43,7	(183,3)	(11,4)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	220,3	(317,5)	404,9	(266,9)	(362,6)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(387,6)	80,4	(133,4)	(32,5)	(288,0)
Innbetalinger av renter		25,2	97,1	106,9	135,3	199,2
Betalte skatter		(0,0)	-	(5,5)	-	-
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		2 165,3	1 510,6	4 320,9	2 822,5	3 472,2
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		(1 553,0)	(1 206,1)	(4 179,5)	(3 652,6)	(4 963,3)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		440,5	485,1	1 286,7	1 300,9	2 305,2
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		5,6	1,3	11,7	5,9	8,2
Utbetalinger fra andre investeringer		1,3	(3,9)	1,3	(19,9)	-
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(1 105,6)	(723,6)	(2 879,8)	(2 365,7)	(2 649,9)

Beløp i MNOK	NOTER	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
		2025	2024	2025	2024	2024
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	-	-		5 780,9	5 780,9
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(9,8)	(10,1)	(2 822,4)	(514,8)	(873,1)
Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld	9	-	-	-	1 650,0	1 650,0
Nedbetalinger av sertifikatgjeld	9	-	(400,0)	-	(2 400,0)	(3 149,9)
Utbetalinger av renter		(61,6)	(157,2)	(661,6)	(669,5)	(998,4)
Betalte låneomkostninger		-	-	-	-	(17,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(71,4)	(567,3)	(3 484,0)	3 846,6	2 392,1
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		988,3	219,7	(2 042,9)	4 303,5	3 214,4
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		1 606,4	5 507,0	4 637,7	1 423,3	1 423,3
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		2 594,8	5 726,7	2 594,8	5 726,7	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 tredje kvartal 2025 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Delårsrapporten ble vedtatt den 26. november 2025.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet per tredje 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 Avinorkonsernets 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 lufthavndrift 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 og lufthavnvirksomhet som konsernets kontantgenererende enheter. Det innebærer at den samlede lufthavnvirksomheten og underveistjenester er de minste enhetene i konsernet som genererer uavhengige kontantstrømmer. Underveistjenester er en del av driftssegmentet flysikring. Den samlede lufthavnvirksomheten består av driftssegmentet lufthavndrift samt innflygings- og tårntjenester som inngår i driftssegmentet flysikring. Se nærmere omtale av kontantgenererende enheter i note 7.

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JULI – SEPTEMBER 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 561,9	460,1	-		2 022,0
Kommersielle inntekter	1 798,4	47,2	58,3		1 903,9
Andre inntekter	10,0	-	-		10,0
Konserninterne inntekter	47,2	202,8	464,8	(714,7)	-
Driftsinntekter	3 417,4	710,2	523,1	(714,7)	3 935,9
Varekostnader	(20,2)	(0,3)	(23,5)		(44,0)
Lønn og andre personalkostnader	(533,0)	(329,4)	(254,0)		(1 116,4)
Andre driftskostnader	(673,9)	(54,2)	(166,7)		(894,7)
Andre kostnader	(40,5)	-	-		(40,5)
Konserninterne kostnader	(523,4)	(156,6)	(34,7)	714,7	-
Driftskostnader	(1 790,9)	(540,5)	(478,9)	714,7	(2 095,6)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 626,5	169,7	44,2		1 840,4
Avskrivninger og amortiseringer	(560,8)	(10,8)	(44,2)		(615,8)
Driftsresultat	1 065,7	158,9	0,0		1 224,6
Investeringer i perioden	742,4	80,3	38,1		860,7

LUFTHAVNDRIFT JULI – SEPTEMBER 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	777,9	221,1	140,0	112,4	310,6	-	1 561,9
Kommersielle inntekter	1 101,6	198,8	142,9	109,6	199,2	46,3	1 798,4
Andre inntekter	1,2	0,5	(0,1)	0,2	8,2	-	10,0
Konserninterne inntekter	3,2	0,1	2,0	1,0	34,5	6,5	47,2
Driftsinntekter	1 883,8	420,4	284,7	223,1	552,5	52,8	3 417,4
Varekostnader	(9,5)	(0,7)	(1,1)	(0,4)	(8,5)	-	(20,2)
Lønn og andre personalkostnader	(183,1)	(45,7)	(31,4)	(33,3)	(239,6)	-	(533,0)
Andre driftskostnader	(256,8)	(56,9)	(39,6)	(44,1)	(275,1)	(1,5)	(673,9)
Andre kostnader	(0,7)	11,4	(0,7)	-	(50,4)	-	(40,5)
Konserninterne kostnader	(165,1)	(51,0)	(40,7)	(31,5)	(235,0)	(0,1)	(523,4)
Driftskostnader	(615,2)	(142,8)	(113,5)	(109,3)	(808,6)	(1,6)	(1 790,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 268,7	277,7	171,2	113,8	(256,0)	51,2	1 626,5
Avskrivninger og amortiseringer	(259,6)	(69,4)	(37,8)	(29,8)	(153,7)	(10,5)	(560,8)
Nedskrivninger							-
Driftsresultat	1 009,1	208,2	133,4	84,0	(409,7)	40,7	1 065,7
Investeringer i perioden	128,7	81,2	17,6	32,9	459,2	22,9	742,4

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JULI – SEPTEMBER 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 213,1	398,5	-		1 611,6
Kommersielle inntekter	1 715,9	49,4	44,7		1 810,0
Andre inntekter	4,0	0,6	(0,0)		4,6
Konserninterne inntekter	42,9	194,0	333,0	(569,9)	-
Driftsinntekter	2 975,8	642,6	377,7	(569,9)	3 426,2
Varekostnader	(21,0)	(0,9)	(16,9)		(38,7)
Lønn og andre personalkostnader	(422,4)	(351,7)	(117,3)		(891,4)
Andre driftskostnader	(669,2)	(57,1)	(145,0)		(871,2)
Andre kostnader	(57,5)	0,0	0,0		(57,5)
Konserninterne kostnader	(374,5)	(151,1)	(44,3)	569,9	-
Driftskostnader	(1 544,5)	(560,8)	(323,4)	569,9	(1 858,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 431,3	81,7	54,3		1 567,4
Avskrivninger og amortiseringer	(512,9)	(10,8)	(54,3)		(578,0)
Nedskrivninger					-
Driftsresultat	918,4	71,0	(0,0)	-	989,4
Investeringer i perioden	546,6	104,6	17,8		668,9

LUFTHAVNDRIFT JULI – SEPTEMBER 2024

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	613,4	170,2	110,7	87,4	231,3	-	1 213,1
Kommersielle inntekter	1 079,3	186,1	133,4	98,6	173,1	45,4	1 715,9
Andre inntekter	(0,0)	-	0,5	0,1	3,5	-	4,0
Konserninterne inntekter	4,5	0,1	2,0	0,9	29,1	6,3	42,9
Driftsinntekter	1 697,1	356,4	246,6	186,9	437,0	51,7	2 975,8
Varekostnader	(9,3)	(0,9)	(1,0)	0,0	(9,8)	-	(21,0)
Lønn og andre personalkostnader	(103,2)	(23,2)	(20,3)	(20,5)	(255,2)	-	(422,4)
Andre driftskostnader	(265,5)	(56,0)	(46,8)	(40,2)	(258,0)	(2,7)	(669,2)
Andre kostnader	1,1	0,1	(13,1)	0,0	(45,6)	-	(57,5)
Konserninterne kostnader	(90,2)	(33,3)	(28,8)	(22,5)	(199,5)	(0,1)	(374,5)
Driftskostnader	(467,1)	(113,3)	(109,9)	(83,2)	(768,1)	(2,8)	(1 544,5)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 230,0	243,2	136,6	103,7	(331,1)	48,9	1 431,3
Avskrivninger og amortiseringer	(237,9)	(67,7)	(35,2)	(28,8)	(132,6)	(10,8)	(512,9)
Driftsresultat	992,2	175,5	101,4	74,9	(463,6)	38,1	918,4
Investeringer i perioden	94,5	14,1	29,1	37,0	371,4	0,5	546,6

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR - SEPTEMBER 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 257,4	1 250,0			5 507,4
Kommersielle inntekter	4 625,3	139,8	180,1		4 945,2
Andre inntekter	47,2		-		47,2
Konserninterne inntekter	136,2	628,3	1 617,4	(2 381,8)	-
Driftsinntekter	9 066,1	2 018,1	1 797,5	(2 381,8)	10 499,8
Varekostnader	(57,2)	(5,5)	(89,7)		(152,4)
Lønn og andre personalkostnader	(1 474,7)	(1 125,9)	(872,3)		(3 472,9)
Andre driftskostnader	(2 126,2)	(182,4)	(575,6)		(2 884,2)
Andre kostnader	(45,4)		-		(45,4)
Konserninterne kostnader	(1 786,5)	(471,6)	(123,7)	2 381,8	-
Driftskostnader	(5 489,9)	(1 785,5)	(1 661,3)	2 381,8	(6 554,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 576,2	232,6	136,1		3 944,9
Avskrivninger og amortiseringer	(1 680,1)	(29,4)	(136,1)		(1 845,5)
Driftsresultat	1 896,1	203,2	0,0		2 099,4
Tilknyttede eiendeler *	37 428,8	1 764,9	985,8		40 179,6
Investeringer i perioden	1 849,4	344,1	101,9		2 295,4

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - SEPTEMBER 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	2 071,8	578,9	395,4	333,6	877,7		4 257,4
Kommersielle inntekter	2 805,5	483,3	365,8	295,1	540,8	134,8	4 625,3
Andre inntekter	16,9	1,1	5,4	1,0	22,8		47,2
Konserninterne inntekter	9,8	0,3	5,9	3,0	97,7	19,6	136,2
Driftsinntekter	4 904,1	1 063,5	772,5	632,7	1 539,0	154,3	9 066,1
Varekostnader	(29,5)	(2,0)	(3,7)	(1,2)	(20,8)		(57,2)
Lønn og andre personalkostnader	(502,9)	(114,1)	(87,4)	(91,6)	(678,6)	(0,0)	(1 474,7)
Andre driftskostnader	(833,9)	(183,8)	(131,3)	(131,1)	(838,8)	(7,2)	(2 126,2)
Andre kostnader	(1,6)	10,9	(0,9)	-	(53,8)		(45,4)
Konserninterne kostnader	(555,2)	(171,4)	(136,3)	(107,6)	(815,4)	(0,6)	(1 786,5)
Driftskostnader	(1 923,2)	(460,5)	(359,6)	(331,5)	(2 407,3)	(7,8)	(5 489,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	2 980,9	603,1	412,9	301,3	(868,4)	146,5	3 576,2
Avskrivninger og amortiseringer	(767,2)	(208,2)	(117,2)	(90,9)	(464,5)	(32,0)	(1 680,1)
Driftsresultat	2 213,7	394,8	295,6	210,4	(1 332,9)	114,5	1 896,1
Tilknyttede eiendeler *	18 821,7	4 954,0	2 107,6	1 537,2	9 114,2	894,0	37 428,8
Investeringer i perioden	523,8	257,6	84,2	59,1	885,7	39,0	1 849,4

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR - SEPTEMBER 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 313,9	1 051,2			4 365,1
Kommersielle inntekter	4 426,7	147,7	116,7		4 691,1
Andre inntekter	23,5	0,6	0,0		24,1
Konserninterne inntekter	126,3	586,5	1 447,6	(2 160,4)	-
Driftsinntekter	7 890,4	1 786,0	1 564,4	(2 160,4)	9 080,3
Varekostnader	(54,8)	(3,0)	(52,1)		(110,0)
Lønn og andre personalkostnader	(1 217,9)	(1 025,9)	(690,1)		(2 934,0)
Andre driftskostnader	(2 007,6)	(175,5)	(531,8)		(2 714,9)
Andre kostnader	(145,7)	(0,5)	(0,0)		(146,2)
Konserninterne kostnader	(1 572,8)	(446,8)	(140,8)	2 160,4	-
Driftskostnader	(4 998,8)	(1 651,8)	(1 414,8)	2 160,4	(5 905,0)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	2 891,5	134,2	149,6		3 175,3
Avskrivninger og amortiseringer	(1 526,7)	(32,2)	(149,6)		(1 708,5)
Driftsresultat	1 364,8	102,0	(0,0)		1 466,8
Tilknyttede eiendeler *	37 194,5	1 877,7	1 032,4		40 104,6
Investeringer i perioden	1 589,2	325,4	106,1		2 020,6

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - SEPTEMBER 2024

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 627,8	453,7	317,9	258,1	656,4		3 313,9
Kommersielle inntekter	2 730,3	464,6	349,4	265,3	486,4	130,8	4 426,7
Andre inntekter	2,8	-	1,1	0,1	19,5		23,5
Konserninterne inntekter	12,4	0,4	5,9	2,6	86,1	18,9	126,3
Driftsinntekter	4 373,2	918,6	674,3	526,2	1 248,3	149,7	7 890,4
Varekostnader	(27,5)	(1,7)	(2,6)	(0,8)	(22,1)		(54,8)
Lønn og andre personalkostnader	(429,5)	(91,4)	(77,3)	(76,8)	(542,9)	(0,0)	(1 217,9)
Andre driftskostnader	(833,3)	(176,2)	(134,8)	(118,5)	(737,1)	(7,7)	(2 007,6)
Andre kostnader	(4,9)	(2,2)	(72,7)	(1,9)	(64,0)		(145,7)
Konserninterne kostnader	(449,3)	(147,4)	(114,1)	(93,5)	(767,9)	(0,5)	(1 572,8)
Driftskostnader	(1 744,5)	(419,0)	(401,6)	(291,5)	(2 133,9)	(8,2)	(4 998,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	2 628,7	499,6	272,7	234,7	(885,6)	141,5	2 891,5
Avskrivninger og amortiseringer	(701,0)	(203,1)	(106,1)	(86,9)	(397,2)	(32,4)	(1 526,7)
Driftsresultat	1 927,7	296,5	166,6	147,8	(1 282,8)	109,1	1 364,8
Tilknyttede eiendeler *	19 116,9	4 835,7	2 133,6	1 563,7	8 648,8	895,9	37 194,5
Investeringer i perioden	536,4	57,8	75,3	66,1	854,0	(0,5)	1 589,2

* 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

	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		ÅR
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024	2024
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder					
Underveisavgift	460,1	398,5	1 250,0	1 051,2	1 401,3
Startavgift	379,8	344,2	1 056,3	963,8	1 275,4
Passasjeravgift	568,1	379,5	1 521,1	1 019,5	1 318,9
Sikkerhetsavgift	407,1	362,6	1 098,7	974,0	1 285,4
Terminalavgift	206,9	126,7	581,4	356,6	472,6
Trafikkinntekter	2 022,0	1 611,6	5 507,4	4 365,1	5 753,7
Inntekter fra salg av varer og tjenester					
Inntekter fra salg av varer og tjenester	278,7	238,2	788,7	679,7	988,5
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder	2 300,7	1 849,8	6 296,1	5 044,8	6 742,2
Leieinntekter:					
Duty free	759,1	770,8	1 876,7	1 880,5	2 472,7
Parkering	343,6	301,0	901,4	804,8	1 085,8
Servering, kiosker og butikker	280,5	269,8	741,6	716,5	946,3
Annet	242,0	230,2	636,9	609,5	810,8
Leieinntekter	1 625,2	1 571,8	4 156,5	4 011,4	5 315,6
Andre inntekter (note 5)					
Andre inntekter (note 5)	10,0	4,6	47,2	24,1	52,1
Driftsinntekter	3 935,9	3 426,2	10 499,8	9 080,3	12 109,9
Trafikkinntekter					
Trafikkinntekter	2 022,0	1 611,6	5 507,4	4 365,1	5 753,7
Kommersielle inntekter *	1 903,9	1 810,0	4 945,2	4 691,1	6 304,1
Andre inntekter (note 5)	10,0	4,6	47,2	24,1	52,1
Driftsinntekter	3 935,9	3 426,2	10 499,8	9 080,3	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	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		AR
	2025	2024	2025	2024	2024
Andre inntekter					
Gevinst salg anleggsmidler	1,5	0,7	6,8	4,6	5,7
Offentlige tilskudd/refusjoner	8,5	3,9	40,4	19,5	46,4
Andre inntekter	10,0	4,6	47,2	24,1	52,1
Andre kostnader					
Tap salg anleggsmidler	(1,9)	(1,7)	(2,1)	(7,3)	(7,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	(38,5)	(55,7)	(43,3)	(114,0)	(133,9)
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	-	-	-	(25,0)	(32,5)
Andre kostnader	(40,5)	(57,4)	(45,4)	(146,2)	(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	-	-	2 020,6	257,4	2 278,0
Reklassifisering *	42,1	2 004,0	(2 046,1)	-	-
Avgang	-	(8,6)	-	(0,5)	(9,1)
Avskrivninger og amortiseringer	(57,8)	(1 619,5)	-	(31,2)	(1 708,5)
Balanseført verdi 30. september 2024	592,1	34 844,2	4 668,3	553,2	40 657,9
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	2 295,4	5,1	2 300,5
Reklassifisering *	135,6	1 255,9	(1 391,4)	-	-
Avgang	-	(10,7)	-	-	(10,7)
Avskrivninger og amortiseringer	(62,3)	(1 746,3)	-	(36,9)	(1 845,5)
Balanseført verdi 30. september 2025	633,6	34 312,0	5 234,0	447,7	40 627,3
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. september 2025 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 30. september 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. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene gjennom avgiftsfastsettelsene for 2025 og 2026.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 30. september 2025 benyttes perioden fra oktober 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)	57,6
Resultatforbedring terminalåret 2031 (mrd. kr) *	0,7
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,1 %

* 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.)

Nøkkelforutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2031

Antall passasjerer på 57,6 millioner i 2031 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling frem til 2026 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 forventede endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2027-2030 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-scenariot (Shared Socio-Economic Pathways). Forutsetningene i SSP2 er videre tatt med inn i usikkerhetsperspektivene 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 har 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» bekreftet at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskriving av Avinors eiendeler. For årene 2026-2029 er det forutsatt at lufthavnavgiftene fastsettes slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «singel till»-modellen ligger på nivå til 200 millioner kroner for 2026, mens avgiftene fra og med 2027 skal være likt beregnet behov. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene fra 2024 gjennom avgiftsfastsettelsen for 2025 og 2026.

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. september 2025 har Avinor beregnet at det er nødvendig med årlige og varige resultatforbedringer som i snitt ligger på nivå 500 millioner for årene 2026-2030.

I terminalåret 2031 er det estimert at den varige, årlige, resultatforbedringen vil ligge på nivå 700 millioner kroner, realisert gjennom en kombinasjon av effekter av varige realavgiftsøkninger for årene 2026-2027 og andre iverksatte resultatforbedringstiltak gjennom prognoseperioden.

Vekstfaktor i terminalledd

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

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 6,1 prosent (7,8 prosent før skatt) er per 30. september 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. september 2025 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. september 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 terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 6 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 2,5 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 12 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 8,5 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.

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

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalleddet som er nødvendig for å opprettholde 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.

Beløp i MNOK		VERDI	ENDRING I VERDI	NEDSKRIVNING	NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING TERMINALAR FOR Å OPPRETT HOLDE VERDIEN
Passasjerer i 2030 (millioner)					
Endring passasjerer gjennom prognoseperioden					
0 %	56,9	40 235	-	-	747
- 5 %	54,1	31 101	(9 133)	(5 577)	1 269
- 10 %	51,2	21 968	(18 266)	(14 710)	1 790
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	40 235	-	-	747
- 0,5 %	1,5 %	39 533	(702)	-	766
- 1,0 %	1,0 %	38 969	(1 266)	-	785
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,1 %	40 235	-	-	747
+ 0,5 %	6,6 %	35 361	(4 874)	(1 317)	1 057
+ 1,0 %	7,1 %	31 452	(8 783)	(5 227)	1 367

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 har utarbeidet oppdatert ytelsesplan. Oppdatert ytelsesplan ble godkjent av Samferdselsdepartementet i oktober 2025, og er sendt Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, for vurdering.

Avinor har flere innsigelser til premissene som ligger til grunn for det avslaget på Norges opprinnelig leverte 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 risiko for 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. september 2025. Konsernet har gjennomført en oppdatert nedskrivningstest.

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

Sentrale vurderinger og estimater

Den oppdaterte nedskrivningsvurderingen hensyntar siste eksterne prognoser for trafikkutvikling og 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.

Nedskrivningstesten per 30. september 2025 er basert på fire ulike scenarioer: base case scenario, oppsidescenario, trafikkrisikoscenario og inntektsrisikoscenario. Disse fire scenariene representerer ulike potensielle utfall knyttet til nivået på underveisavgift som kan kreves inn, trafikkutvikling og effektiviseringskrav i referanseperiodene for årene 2025-2034. De fire scenariene er så risikovektet og tillagt en risikojusteringsfaktor.

For nedskrivningstesten per 30. september 2025 benyttes oktober 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. september 2025 er 5,50 prosent (7,05 prosent før skatt).

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. september 2025 viser at bruksverdi overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 30. september 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 30. september 2024.

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

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser

	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	4,00 %	3,40 %	3,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	4,00 %	3,50 %	4,00 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,75 %	2,80 %	3,00 %
Årlig forventet G-regulering	3,75 %	3,25 %	3,75 %

Pensjonsforpliktelse

	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	3 879,4	5 207,7	5 207,7
Resultatført pensjonskostnad	266,5	272,1	414,1
Resultatført planendring *	204,7	-	-
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	(66,2)	(539,0)	(776,7)
Estimatavvik mot totalresultat	(79,6)	(456,2)	(965,7)
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	4 204,7	4 484,5	3 879,4

* Nye offentlige pensjonsordninger

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 er afp i offentlig sektor endret fra en førtidspensjonsordning til en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden. De nye reglene er gjeldende fra og med 2025, og detaljene rundt fordeling av kostnadene i ordningen er nå avklart. Avinorkonsernet har resultatført en planendringseffekt knyttet til ny livsvarig afp på 177,6 millioner kroner.

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 (tidligpensjonsordning). 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. Regelverket er vedtatt og gjeldende fra 2025 men iverksettes formelt først fra 2026. Avinorkonsernet har resultatført en planendringseffekt knyttet tidligpensjonsordning på 27,1 millioner kroner.

INNSKUDDSDORDNINGER

Det er i tillegg til pensjonskostnadene for balanseførte pensjonsforpliktelser, kostnadsført innskuddspensjon på 163,8 millioner kroner i januar-september 2025 (148,9 millioner kroner i tilsvarende periode i 2024), samt kostnader til privat AFP på 33,9 millioner kroner (38,6 millioner kroner).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	435,2	515,7	459,8
Annen langsiktig gjeld	22 199,7	23 795,8	23 586,8
Kortsiktige leieforpliktelser	51,6	70,3	54,6
Sertifikatgjeld	-	750,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	1 527,1	4 134,8	4 055,5
Lån og leieforpliktelser	24 213,6	29 266,6	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	(32,7)	(29,1)	(40,5)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	1 650,0	1 650,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	(2 400,0)	(3 149,9)
Netto lånebevegelser	(2 822,4)	4 516,1	3 407,9
Andre endringer forpliktelser	6,1	266,2	186,2
Valuta-/ verdiendring lån	(1 126,9)	(71,5)	6,9
Balanseført verdi perodeslutt	24 213,6	29 266,6	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

	30. SEPTEMBER 2025		30. SEPTEMBER 2024		31. DESEMBER 2024	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Beløp i MNOK						
Rentebærende gjeld						
Statslån	-	-	83,3	82,7	-	-
Obligasjonslån	21 115,0	20 719,6	24 710,1	23 953,2	24 768,1	24 162,9
Banklån	2 561,3	2 570,3	3 088,4	3 094,4	2 824,8	2 822,6
Sertifikatlån	-	-	750,0	750,0	-	-
Annen langsiktig gjeld	50,5	50,5	48,8	48,8	49,5	49,5
Leieforpliktelser	486,8	486,8	586,0	586,0	514,4	514,4
Sum	24 213,6	23 827,2	29 266,6	28 515,2	28 156,8	27 549,4

Derivater

	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Beløp i MNOK			
Eiendeler			
Rente- og valutaswapper	1 999,4	2 926,8	3 243,5
Valutaterminkontrakter	1,6	1,3	1,2
Sum	2 000,9	2 928,1	3 244,8
Gjeld			
Rente- og valutaswapper	529,9	595,9	528,5
Valutaterminkontrakter	0,5	1,6	0,3
Energikontrakter	6,9	54,7	79,3
Sum	537,3	652,1	608,1

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

	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2025	2024	2024
Kundefordringer	1 447,2	1 219,2	1 105,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	267,7	225,5	217,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	176,7	160,9	147,3
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	882,0	549,1	193,6
Andre kortsiktige fordringer	166,7	232,7	241,6
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 940,4	2 387,4	1 905,3
Leverandørgjeld	1 420,1	992,2	1 045,1
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepengen)	414,1	406,4	457,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	485,8	665,1	327,7
Påløpte rentekostnader	438,4	413,7	359,6
Forskudd fra kunder	133,5	137,1	205,7
Skyldige offentlige avgifter	313,2	319,1	334,0
Øvrig kortsiktig gjeld	161,4	171,3	217,1
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	3 366,4	3 104,9	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 bærekraftrapport for 2024.

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	JULI - SEPTEMBER		AKKUMULERT	
			2025	2024	2019-2025	2019-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	320,1	282,0	2 092,6	1 091,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(320,1)	(282,0)	(2 092,6)	(1 091,6)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		4,0	0,6	186,7	180,8
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(4,0)	(0,6)	(186,7)	(180,8)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			324,1	282,5	2 279,3	1 272,4
Innregning av tilskudd			(324,1)	(282,5)	(2 279,3)	(1 272,4)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 279,3	1 272,4
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 948,7)	(1 265,0)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			330,5	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. Offisiell åpning av den nye lufthavnen vil etter planen finne sted i 2027. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt bidrag fra Rana kommune og lokalt næringsliv.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2024.

Økonomisk status

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE		NOTE	JULI - SEPTEMBER		AKKUMULERT	
			2025	2024	2014-2025	2014-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	395,8	315,0	2 937,3	1 975,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(395,8)	(315,0)	(2 937,3)	(1 975,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		2,1	1,6	65,7	59,1
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(2,1)	(1,6)	(65,7)	(59,1)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			398,0	316,6	3 003,0	2 034,8
Innregning av tilskudd			(398,0)	(316,6)	(3 003,0)	(2 034,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					3 003,0	2 034,8
Mottatte tilskudd - akkumulert					(2 451,5)	(1 848,6)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			551,5	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. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
	2025	2024	2024
Beløp i MNOK			
Avsetning 1. januar	831,0	842,9	842,9
Justering klassifisering *	-	-	15,0
Endring avsetning grunnet ny informasjon	24,3	128,6	154,9
Nåverdieffekt	19,0	(14,6)	(21,0)
Gjennomført arbeid	(122,5)	(98,8)	(160,8)
Avsetning periodeslutt	751,8	858,1	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.

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.

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

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. september 2025 som påvirker delårsrapporten for tredje 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	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		2024
		2025	2024	2025	2024	
Driftsinntekter	Resultatregnskap	3 935,9	3 426,2	10 499,8	9 080,3	12 109,9
Andre inntekter	Resultatregnskap	(10,0)	(4,6)	(47,2)	(24,1)	(52,1)
Justerte driftsinntekter		3 925,9	3 421,6	10 452,6	9 056,2	12 057,8
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 095,6)	(1 858,8)	(6 554,9)	(5 905,0)	(8 145,2)
Andre kostnader	Resultatregnskap	40,5	57,4	45,4	146,2	174,2
Planendring pensjon	Note 8	204,7	-	204,7	-	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	16,9	-	(213,8)	(213,8)
Justerte driftskostnader		(1 850,5)	(1 784,5)	(6 304,8)	(5 972,6)	(8 184,9)
Justert EBITDA		2 075,5	1 637,1	4 147,8	3 083,6	3 872,9
Avskrivninger og amortiseringer	Resultatregnskap	(615,8)	(578,0)	(1 845,5)	(1 708,5)	(2 310,6)
Justert driftsresultat		1 459,7	1 059,1	2 302,3	1 375,1	1 562,3

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		2024
		2025	2024	2025	2024	
Sum driftsinntekter	Note 3	3 417,4	2 975,8	9 066,1	7 890,4	10 468,0
Andre inntekter	Note 3	(10,0)	(4,0)	(47,2)	(23,5)	(51,4)
Justerte driftsinntekter lufthavndrift		3 407,4	2 971,8	9 018,9	7 866,9	10 416,6
Driftskostnader	Note 3	(1 790,9)	(1 544,5)	(5 489,9)	(4 998,8)	(6 848,7)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(560,8)	(512,9)	(1 680,1)	(1 526,7)	(2 066,3)
Andre kostnader	Note 3	40,5	57,5	45,4	145,7	173,7
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	214,5	-	214,5	-	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	2,9	-	(135,6)	(135,6)
Justerte driftskostnader lufthavndrift		(2 096,8)	(1 997,0)	(6 910,1)	(6 515,4)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift		1 310,6	974,8	2 108,8	1 351,5	1 539,7
Justert driftsmargin lufthavndrift		38,5 %	32,8 %	23,4 %	17,2 %	14,8 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		2024
		2025	2024	2025	2024	
Driftsinntekter	Note 3	710,2	642,6	2 018,1	1 786,0	2 388,5
Andre inntekter	Note 3	-	(0,6)	-	(0,6)	(0,7)
Justerte driftsinntekter flysikring		710,2	641,9	2 018,1	1 785,4	2 387,8
Sum driftskostnader	Note 3	(540,5)	(560,8)	(1 785,5)	(1 651,8)	(2 244,5)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 3	(10,8)	(10,8)	(29,4)	(32,2)	(42,9)
Andre kostnader	Note 3	-	(0,0)	-	0,5	0,5
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	(9,8)	-	(9,8)	-	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3		14,0	-	(78,2)	(78,2)
Justerte driftskostnader flysikring		(561,0)	(557,6)	(1 824,6)	(1 761,7)	(2 365,1)
Justert driftsresultat flysikring		149,1	84,4	193,4	23,7	22,7
Justert driftsmargin flysikring		21,0 %	13,1 %	9,6 %	1,3 %	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	JULI - SEPTEMBER		JANUAR - SEPTEMBER		2024
		2025	2024	2025	2024	
Antall passasjerer (i millioner)						
		15,0	14,6	40,3	38,9	51,4
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	3 407,4	2 971,8	9 018,9	7 866,9	10 416,6
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 096,8)	(1 997,0)	(6 910,1)	(6 515,4)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	1 310,6	974,8	2 108,8	1 351,5	1 539,7
Justert driftsinntekt per passasjer		227,4	204,0	223,8	202,3	202,9
Justerte driftskostnader per passasjer		(140,0)	(137,1)	(171,5)	(167,5)	(172,9)
Justert driftsresultat per passasjer		87,5	66,9	52,3	34,8	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

Beløp i MNOK	KILDE	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	435,2	515,7	459,8
Annen langsiktig gjeld	Balanse	22 199,7	23 795,8	23 586,8
Langsiktig rentebærende gjeld		22 634,9	24 311,4	24 046,7
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	51,6	70,3	54,6
Sertifikatgjeld	Balanse	-	750,0	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	1 527,1	4 134,8	4 055,5
Kortsiktig rentebærende gjeld		1 578,7	4 955,1	4 110,1
Rentebærende gjeld		24 213,6	29 266,6	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

Beløp i MNOK	KILDE	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Rentebærende gjeld	APM	24 213,6	29 266,6	28 156,8
Rente- og valutaswapper - gjeld	Note 10	529,9	595,9	528,5
Rente- og valutaswapper - eiendel	Note 10	(1 999,4)	(2 926,8)	(3 243,5)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(2 594,8)	(5 726,7)	(4 637,7)
Netto rentebærende gjeld		20 149,4	21 208,9	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

Beløp i MNOK	KILDE	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	16 302,3	14 902,7	15 106,2
Netto rentebærende gjeld	APM	20 149,4	21 208,9	20 804,1
Egenkapital og rentebærende gjeld		36 451,6	36 111,5	35 910,3
Egenkapitalandel låneavtaler *		44,7 %	41,3 %	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	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto rentebærende gjeld	APM	20 149,4	21 208,9	20 804,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(435,2)	(515,7)	(459,8)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(51,6)	(70,3)	(54,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		19 662,5	20 622,9	20 289,7
Egenkapital	Balanse	16 302,3	14 902,7	15 106,2
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		35 964,8	35 525,6	35 395,8

Vedtektsfestet egenkapitalandel *	45,3 %	41,9 %	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

Beløp i MNOK	KILDE	30. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Egenkapital	Balanse	16 302,3	14 902,7	15 106,2
Egenkapital og gjeld	Balanse	49 766,0	53 347,1	51 537,4
Egenkapitalandel		32,8 %	27,9 %	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. SEPTEMBER	30. SEPTEMBER	31. DESEMBER
		2025	2024	2024
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	4 320,9	2 822,5	3 472,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(2 879,8)	(2 365,7)	(2 649,9)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(661,6)	(669,5)	(998,4)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	-	(17,4)
Kontantstrøm før endring gjeld		779,5	(212,7)	(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.