FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

Fjerde kvartal og helår 2025. Avinorkonsernet

Hovedtall Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Inntekter lufthavnvirksomhet *	2 923	2 550	11 942	10 417
Inntekter flysikringstjeneste *	648	602	2 666	2 388
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(158)	(123)	(695)	(694)
Sum inntekter	3 413	3 030	13 912	12 110
EBITDA **	1 343	789	5 288	3 965
Justert EBITDA **	1 118	789	5 266	3 873
Resultat etter skatt	405	(450)	1 627	246
Totale eiendeler			49 251	51 537
Egenkapital			16 648	15 106
Egenkapital/totalkapital **			33,8 %	29,3 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **			45,9 %	42,7 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	12 760	12 461	53 055	51 351
Antall flybevegelser (i 1000)	155	152	632	618
Antall service units (i 1000)	598	615	2 470	2 477
Punktlighet **/***			86 %	84 %
Regularitet **/***			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 2025 sammenlignet med 2024. Totale driftsinntekter for 2025 utgjorde 13 912 millioner kroner og viste en underliggende vekst på 14,8 prosent (justert for andre inntekter) fra 2024. Justering av lufthavnavgiftene med virkning fra februar 2025 ga høyere avgiftsinntekter. I tillegg bidro en trafikkvekst på 3,3 prosent positivt. Totale driftskostnader for 2025 utgjorde 8 625 millioner kroner og viste en underliggende økning på 4,8 prosent (justert for andre kostnader) fra 2024. Hovedsakelig forklares dette av generell pris- og lønnsvekst. Justerte inntekter og kostnader er presentert i vedlegget «Alternative resultatmål». Justert EBITDA var 5 266 millioner kroner for 2025, en økning på 1 393 millioner kroner fra 2024.

Høsten 2025 forberedte Avinor åpningen av et nytt biogass-anlegg ved Svalbard lufthavn, som ble satt i drift i januar i år. Det betyr at lufthavnen nå kan produsere egen strøm og varme basert på flytende biogass og i praksis gå over til fossilfri energiforsyning i egen drift. Dette vil bidra til å redusere konsernets samlede klimagassutslipp i scope 1 og 2 med inntil 20 prosent i fremtiden.

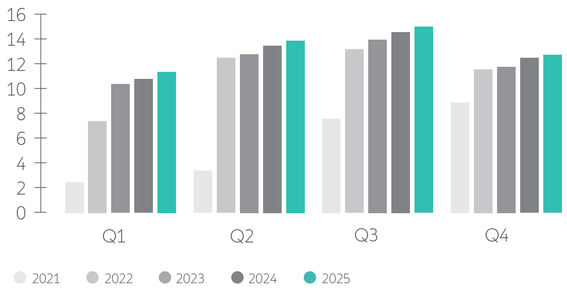
Norge ble i 2024 etablert som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart gjennom et samarbeid mellom Avinor og Luftfartstilsynet. Første testprosjekt ble fullført 28. januar 2026. Testperioden har gitt verdifull praktisk erfaring i drift av elektriske fly, vinteroperasjoner, ladeinfrastruktur, operasjonelle prosedyrer i krevende klimatiske forhold og regulatoriske rammeverk.

TRAFIKKUTVIKLING

53,1 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i løpet av 2025, en økning på 3,3 prosent sammenlignet med 2024. I fjerde kvartal 2025 reiste 12,8 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 2,4 prosent fra fjerde kvartal 2024. Den sterkeste veksten kom fra de regionale lufthavnene med en økning på 8,2 prosent.

Veksten i 2025 for innenlands- og utenlandstrafikk var på henholdsvis 2,8 og 3,8 prosent. Utenlandstrafikken stod for 42,6 prosent av det samlede antall passasjerer i 2025 mot 42,3 prosent i 2024.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2021.



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - DESEMBER

PASSASJERER (1000)	2025	2024	ENDRING
Oslo lufthavn	27 069	26 436	2,4 %
Bergen lufthavn	6 696	6 547	2,3 %
Stavanger lufthavn	3 975	3 972	0,1 %
Trondheim lufthavn	4 110	4 042	1,7 %
Regionale lufthavner	11 205	10 355	8,2 %
Avinorkonsernet	53 055	51 351	3,3 %

Antallet flybevegelser var 2,2 prosent høyere i 2025 enn i 2024. Økningen i flybevegelser internasjonalt var 1,1 prosent, mens flybevegelser innenlands og offshore steg med henholdsvis 2,2 og 8,1 prosent.

Fyllingsgraden var 74 prosent i 2025, hvorav 72 prosent på innland og 78 prosent på utland. Det er den høyeste fyllingsgraden som er målt, både for innland, utland og totalt.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en kapasitetsøkning på 3 prosent i første halvår 2026 sammenlignet med samme periode i 2025. For første kvartal 2026 forventes uendret kapasitet, mens for andre kvartal 2026 forventes en kapasitetsøkning på 6 prosent. For utlandstrafikk forventes en kapasitetsøkning på 5 prosent i første kvartal 2026, mens for innland forventes en reduksjon på 3 prosent i samme periode.

De siste 12 måneder er det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 86 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent (2024: 84 og 98 prosent).

FLYSIKKERHET

Det har ikke vært alvorlige luftfartshendelser eller luftfartsulykker i 2025 eller 2024. Definisjonen av luftfartshendelser og luftfartsulykker er at en hendelse først regnes med i indikator etter den er ferdig undersøkt og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning. Fra og med delårsrapport for fjerde kvartal 2025 rapporteres hendelser i samsvar med retningslinjene i års- og bærekraftsrapporten for 2024.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinorkonsernet

	OKTOBER - DESEMBER			JANUAR - DESEMBER		
Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Driftsinntekter	3 413	3 030	12,6 %	13 912	12 110	14,9 %
Driftskostnader	(2 070)	(2 240)	-7,6 %	(8 625)	(8 145)	5,9 %
EBITDA *	1 343	789		5 288	3 965	
Driftsresultat	704	(341)		2 803	1 126	
Driftsmargin	20,6 %	-11,2 %		20,1 %	9,3 %	
Resultat etter skatt	405	(450)		1 627	246	
Justerte driftsinntekter *	3 392	3 002	13,0 %	13 844	12 058	14,8 %
Justerte driftskostnader *	(2 273)	(2 212)	2,8 %	(8 578)	(8 185)	4,8 %
Justert EBITDA *	1 118	789		5 266	3 873	
Justert driftsresultat *	479	187		2 782	1 562	
Justert driftsmargin	14,1 %	6,2 %		20,1 %	13,0 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter utgjorde 13 912 millioner kroner i 2025, som er en økning på 1 803 millioner kroner fra 2024. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 480 millioner kroner til 8 625 millioner kroner.

Resultatet for 2025 inkluderer andre poster med positivt resultatbidrag på netto 22 millioner kroner sammenlignet med netto 92 millioner kroner i positivt resultatbidrag for 2024 (andre poster fremkommer i oppstillingen over justerte driftsinntekter og driftskostnader som er presentert i vedlegget «alternative resultatmål»).

Justerte inntekter for 2025 økte 14,8 prosent sammenlignet med 2024. Inntektsveksten var drevet av både økt passasjervolum og økt inntekt per passasjer, mens justering av lufthavnavgiftene fra februar 2025 bidro til høyere avgiftsinntekter. Samtidig med lufthavnavgiftsendringen ble statens flypassasjeravgift redusert med om lag 600 millioner kroner årlig, for å kompensere for deler av realavgiftsøkningen for flyselskapene.

Justerte driftskostnader var 4,8 prosent høyere i 2025 enn i 2024. Dette forklares hovedsakelig av generell pris- og lønnsvekst, men delvis også av økt trafikkaktivitet.

Avinor arbeider kontinuerlig med å tilpasse kostnadene for å opprettholde sikker og stabil kostnadseffektiv drift. En betydelig del av konsernets kostnadsbase er imidlertid relativt fast og nødvendig for å utføre løpende driftsoperasjoner som forutsatt i samfunnsoppdraget, samt myndighetspålagte oppgaver. Konsernets justerte EBITDA for 2025 var 5 266 millioner kroner, som er en økning på 1 393 millioner kroner i forhold til 2024.

Konsernets totale av- og nedskrivninger i 2025 utgjorde 2 484 millioner kroner mot 2 839 millioner kroner i 2024, hvorav 528 millioner kroner i 2024 er relatert til nedskrivning av den kontantgenererende enheten underveistjenester.

Konsernets netto finansresultat for 2025 ble minus 719 millioner kroner mot minus 806 millioner kroner i 2024. I motsetning til i 2024 bidro nettoeffekten knyttet til valuta og derivater positivt i finansresultatet i 2025, i stor grad drevet av urealiserte effekter av kraftsikringer.

Resultat etter skatt var 1 618 millioner kroner i 2025 sammenlignet med 1 368 millioner kroner i 2024.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - DESEMBER

	OKTOBER - DESEMBER			JANUAR - DESEMBER		
	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	2 923	2 550	14,6 %	11 942	10 417	14,6 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 477)	(2 362)	4,9 %	(9 387)	(8 877)	5,7 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	446	188		2 554	1 540	
Justert driftsmargin	15,2 %	7,4 %		21,4 %	14,8 %	
Justerte driftsinnekter per passasjer (NOK) *	229	205	11,9 %	225	203	11,0 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(194)	(190)	2,4 %	(177)	(173)	2,4 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	35	15		48	30	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 11 942 millioner kroner i 2025, som er en økning på 14,6 prosent fra 2024. Både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer bidro til inntektsveksten. I tillegg ga høyere lufthavnavgifter med virkning fra februar 2025 positiv effekt på segmentinntektene. Passasjerveksten i 2025 var på 3,3 prosent. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjorde 51,4 prosent for lufthavndriften i 2025, en nedgang fra 56,6 prosent i 2024.

Justerte driftskostnader var 9 387 millioner kroner i 2025. Det er en økning på 5,7 prosent fra 2024. Dette forklares av generell pris- og lønnsvekst, men til dels også av økt trafikkaktivitet.

Justerte driftskostnader per passasjer har hatt en moderat økning på 2,4 prosent i 2025 sammenlignet med 2024, mens justerte driftsinntekter per passasjer økte med 11,0%. Justert driftsresultat ble 2 554 millioner kroner mot 1 540 millioner kroner i 2024.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - DESEMBER

	OKTOBER - DESEMBER			JANUAR - DESEMBER		
Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING	2025	2024	ENDRING
Justerte driftsinntekter *	648	602	7,5 %	2 666	2 388	11,6 %
Justerte driftskostnader *	(614)	(603)	1,7 %	(2 438)	(2 365)	3,1 %
Justert driftsresultat *	34	(1)		227	23	
Justert driftsmargin	5,2 %	-0,2 %		8,5 %	1,0 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter i 2025 var 2 666 millioner kroner, som er en økning på 11,6 prosent fra 2024. Inntektsveksten har hovedsakelig sammenheng med økt pris per service unit. Fra og med 2025 startet ny ytelsesplanperiode for underveistjenester som løper fra 2025 til 2029.

Justerte driftskostnader var 2 438 millioner i 2025, som er en økning på 3,1 prosent sammenlignet med 2024. Flysikring gjennomfører flere omfattende myndighetspålagte teknologiprosjekter som medfører økte prosjektkostnader.

Justert driftsresultat i 2025 ble 227 millioner kroner mot 23 millioner kroner i 2024.

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 av driftsmidler tilknyttet underveisvirksomheten på 528 millioner kroner. Per utgangen av 2025 er det gjennomført oppdatert nedskrivningstest. Denne konkluderer med at det ikke foreligger ytterligere verdifall for eiendeler tilknyttet underveistjenesten (som inngår i segmentet Flysikring) per utgangen av 2025. Se note 7 for ytterligere informasjon.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024	ENDRING
Anleggsmidler	44 395	43 940	419
Omløpsmidler	4 856	7 598	(2 741)
Totale eiendeler	49 251	51 537	(2 286)
Egenkapital	16 648	15 106	1 541
Langsiktig gjeld	27 736	29 294	(1 557)
Kortsiktig gjeld	4 867	7 137	(2 270)
Egenkapital og gjeld	49 251	51 537	(2 286)
Rentebærende gjeld *	24 041	28 157	(4 116)

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Totale eiendeler per 31. desember 2025 endte på 49,3 milliarder kroner, en nedgang på 2,3 milliarder kroner fra 31. desember 2024. Nedbetaling av rentebærende gjeld i 2025 er hovedårsaken til balansenedgangen i løpet av 2025.

Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter med tett oppfølging og kontinuerlig fokus på prioritering av prosjektporteføljen. Totalt sett har konsernet investert i anleggsmidler for 3,2 milliarder kroner i 2025 (2024: 2,7 milliarder kroner). Særlig har oppgradering av bagasjehåndteringsanlegget på Oslo lufthavn og myndighetspålagte prosjekter knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåkning av luftrom bidratt til høye bokførte investeringer i 2025.

Konsernets bokførte egenkapital per 31. desember 2025 var 16,6 milliarder kroner. Egenkapitalen målt mot totalkapitalen var 33,8 prosent, en økning på 4,5 prosentpoeng sammenlignet med 31. desember 2024. Vedtektsfestet egenkapitalandel var per 31. desember 2025 på 45,9 prosent, se vedlegget «Alternative resultatmål».

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Konsernet innregnet i 2025 planendringseffekter av vedtatte endringer i regelverk for offentlige tjenestepensjonsordninger på 4 millioner kroner. Se 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 31. desember 2025 var 24,0 milliarder kroner, hvorav 1,6 milliarder kroner var kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR - DESEMBER

Beløp i MNOK	2025	2024	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	5 131	3 472	1 658
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(3 316)	(2 650)	(666)
Kontantstrømfra (brukt i) finansieringsaktiviteter	(4 079)	2 392	(6 471)
Kontantstrøm før endring av gjeld*	832	(194)	1 026

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernet hadde i 2025 en positiv kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på 5 131 millioner kroner, negativ kontantstrøm fra investeringsaktiviteter på 3 316 millioner kroner og negativ kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på 4 079 millioner kroner. Positiv netto kontantstrøm før endring av gjeld var 832 millioner kroner.

Avinorkonsernet inngikk i 2025 en ny avtale om revolverende trekkfasilitet på 6 milliarder kroner med varighet til 2030. Per 31. desember 2025 hadde konsernet en likviditetsreserve på 8,7 milliarder kroner. Denne er fordelt på 2,4 milliarder kroner i kontanter og kontantekvivalenter og 6,3 milliarder kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder viste 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) viste 3,2, som er ned fra 4,8 per utgangen av 2024. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per årsslutt 2025 på 46,5, mot 44,5 ved utgangen av 2024.

Siste 12 måneders sykefravær var 4,6 prosent per utgangen av 2025, som er en økning fra 4,3 prosent per utgangen av 2024. Konsernet jobber målrettet med sykefravær, med fokus på målrettede tiltak hvor det vurderes nødvendig med tettere oppfølging.

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, stabil og 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, stabil og kostnadseffektiv drift. Det er konkludert med at det per 31. desember 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 31. desember 2025 ikke foreligger ytterligere verdifall. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Avinor forventer en moderat trafikkvekst opp mot 59 millioner passasjerer i 2032 sammenlignet med 53,1 millioner passasjerer i 2025. Utenlandsk passasjertrafikk til Norge forventes å vokse, 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 hensyntar etter beste evne 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 hvor Forsvaret har et grensesnitt.

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 fortsatt 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. Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2026 å videreføre testarenaen med 50 millioner kroner som skal finansiere videre utprøving i reelle operasjoner, tilpasning av infrastruktur og et styrket samarbeid med EASA om regelverksutvikling.

Oslo, 25. februar 2026

Finansiell informasjon

Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Trafikkinntekter	4	1 759,0	1 388,6	7 266,4	5 753,7
Kommersielle inntekter	4	1 632,5	1 613,0	6 577,8	6 304,1
Andre inntekter	5	21,1	28,0	68,2	52,1
Driftsinntekter		3 412,6	3 029,6	13 912,4	12 109,9
Varekostnader		(80,3)	(87,5)	(232,7)	(197,5)
Lønn og andre personalkostnader	8	(948,4)	(1 138,5)	(4 421,3)	(4 072,5)
Andre driftskostnader	12	(1 044,0)	(986,2)	(3 928,2)	(3 701,0)
Andre kostnader	5	2,8	(28,0)	(42,6)	(174,2)
Driftskostnader		(2 069,9)	(2 240,2)	(8 624,8)	(8 145,2)
Driftsesultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		1 342,7	789,4	5 287,6	3 964,7
Avskrivninger		(638,8)	(602,1)	(2 484,3)	(2 310,6)
Nedskrivninger	6	-	(527,9)	-	(527,9)
Driftsresultat		703,9	(340,6)	2 803,3	1 126,2
Finansinntekter		27,0	58,5	131,4	193,0
Finanskostnader		(212,3)	(244,2)	(892,5)	(919,7)
Netto effekt valuta og derivater		0,5	(45,5)	42,2	(79,1)
Finansresultat		(184,8)	(231,2)	(718,8)	(805,9)
Resultat før skattekostnad		519,1	(571,8)	2 084,4	320,3
Skattekostnad	2	(114,2)	121,3	(457,2)	(74,3)
Resultat etter skatt		404,9	(450,5)	1 627,2	246,0
Tilordnet:					
Aksjonær		404,9	(450,5)	1 627,2	246,0

Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Resultat etter skatt	404,9	(450,5)	1 627,2	246,0
Aktuarmessige gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	(58,3)	509,5	21,3	965,7
Skatteeffekt	13,2	(112,1)	(4,4)	(212,7)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	(45,1)	397,4	16,9	752,9
Kontantstrømsikring	(18,5)	329,0	(131,6)	828,1
Skatteeffekt	4,1	(72,4)	29,0	(182,2)
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	(14,4)	256,6	(102,7)	645,9
Utvidet resultat etter skatt	(59,5)	654,0	(85,8)	1 398,8
Totalresultat	345,4	203,5	1 541,5	1 644,8
Tilordnet:				
Aksjonær	345,4	203,5	1 541,5	1 644,8

Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
EIENDELER			
Utsatt skattefordel		1 363,8	1 441,5
Immaterielle eiendeler	6,7	788,3	560,3
Varige driftsmidler	6,7	35 180,7	34 813,1
Anlegg under utførelse	6,7	4 533,8	4 330,1
Bruksretteiendeler	6	462,3	479,6
Derivater, anleggsmidler	10	2 002,7	2 258,9
Andre finansielle anleggsmidler		63,3	56,2
Anleggsmidler		44 394,7	43 939,8
Varer		72,3	68,8
Derivater, omløpsmidler	10	0,6	985,9
Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11	2 409,9	1 905,3
Kontanter og kontantekvivalenter		2 373,5	4 637,7
Omløpsmidler		4 856,4	7 597,6
Eiendeler		49 251,1	51 537,4

Sammendratt konsolidert balanse – egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
EGENKAPITAL OG GJELD			
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		12 854,2	11 227,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 606,7)	(1 520,9)
Egenkapital		16 647,7	15 106,2
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 085,8	3 879,4
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	446,6	459,8
Andre avsetninger og forpliktelser	13	713,1	839,4
Annen langsiktig gjeld	9,10	22 010,9	23 586,8
Derivater, langsiktig gjeld	10	480,0	528,5
Langsiktig gjeld		27 736,5	29 293,9
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	56,6	54,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	1 527,1	4 055,5
Derivater, kortsiktig gjeld	10	13,5	79,6
Betalbar skatt		354,9	1,0
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	2 914,9	2 946,6
Kortsiktig gjeld		4 867,0	7 137,3
Gjeld		32 603,4	36 431,2
Egenkapital og gjeld		49 251,1	51 537,4

Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen

				ANDRE EGENKAPITALKOMPONENTER			
Beløp i MNOK	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	*AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)*	*SIKRINGS-RESERVER*		SUM
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	10 981,0	*(2 463,3)*	*(456,2)*	(2 919,7)	**13 461,4**
Resultat etter skatt			246,0				**246,0**
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				*752,9*		752,9	**752,9**
Kontantstrømsikring, etter skatt					*645,9*	645,9	**645,9**
Totalresultat			246,0	*752,9*	*645,9*	1 398,8	**1 644,8**
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	11 227,0	*(1 710,4)*	*189,7*	(1 520,9)	**15 106,2**
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	*(1 710,4)*	*189,7*	(1 520,9)	**15 106,2**
Resultat etter skatt			1 627,2				**1 627,2**
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				*16,9*		16,9	**16,9**
Kontantstrømsikring, etter skatt					*(102,7)*	(102,7)	**(102,7)**
Totalresultat			1 627,2	*16,9*	*(102,7)*	(85,8)	**1 541,5**
Egenkapital 31. desember 2025		5 400,1	12 854,2	*(1 693,4)*	*87,0*	(1 606,7)	**16 647,7**

Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	NOTER	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Resultat før skatt		519,1	(571,8)	2 084,4	320,3
Av- og nedskrivninger		638,8	1 130,0	2 484,3	2 838,5
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		0,6	(0,6)	(4,1)	2,0
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(0,9)	(21,6)	(34,2)	(61,9)
Netto finansposter		184,8	231,2	718,8	805,9
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		5,9	(2,1)	3,3	30,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(201,9)	171,9	(158,2)	(11,4)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	(177,2)	(95,7)	227,7	(362,6)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(188,8)	(235,6)	(320,9)	(288,0)
Innbetalinger av renter		28,1	63,9	135,0	199,2
Betalte skatter		0,0	-	(5,5)	-
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		808,4	669,6	5 130,6	3 472,2
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		(1 615,9)	(1 310,7)	(5 795,4)	(4 963,3)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		1 178,7	1 004,3	2 465,4	2 305,2
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og bruksretteiendeler		2,5	2,3	14,2	8,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(434,7)	(304,1)	(3 315,8)	(2 649,9)

Beløp i MNOK	NOTER	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	-	-	-	5 780,9
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(274,2)	(358,3)	(3 096,6)	(873,1)
Innbetalinger ved opptrekk av sertifikatgjeld	9	-	(0,0)	-	1 650,0
Nedbetalinger av sertifikatgjeld	9	-	(749,9)	-	(3 149,9)
Utbetalinger av renter		(320,8)	(328,9)	(982,4)	(998,4)
Betalte låneomkostninger		-	(17,4)	-	(17,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(595,0)	(1 454,5)	(4 079,0)	2 392,1
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		(221,2)	(1 089,1)	(2 264,2)	3 214,4
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		2 594,8	5 726,7	4 637,7	1 423,3
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		2 373,5	4 637,7	2 373,5	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 fjerde kvartal og helår 2025 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Delårsrapporten ble vedtatt den 25. februar 2026.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet per fjerde 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 bilde av lufthavnsegmentet, presenteres resultater for 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.)

OKTOBER – DESEMBER 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 366,9	392,1	-		1 759,0
Kommersielle inntekter	1 511,5	45,9	75,1		1 632,5
Andre inntekter	21,0	0,0	(0,0)		21,1
Konserninterne inntekter	44,3	209,7	738,9	(992,9)	-
Driftsinntekter	2 943,7	647,7	814,0	(992,9)	3 412,6
Varekostnader	(20,3)	(0,0)	(59,9)		(80,3)
Lønn og andre personalkostnader	(310,6)	(313,1)	(324,7)		(948,4)
Andre driftskostnader	(662,3)	(48,6)	(333,1)		(1 044,0)
Andre kostnader	2,8	-	-		2,8
Konserninterne kostnader	(794,4)	(158,3)	(40,3)	992,9	-
Driftskostnader	(1 784,7)	(520,1)	(758,0)	992,9	(2 069,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 159,0	127,6	56,0		1 342,7
Avskrivninger	(572,1)	(10,7)	(56,1)		(638,8)
Nedskrivninger	-	-	-		-
Driftsresultat	586,9	117,0	(0,0)		703,9
Investeringer i perioden	650,9	182,2	136,5		969,7

LUFTHAVNDRIFT OKTOBER – DESEMBER 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	644,4	186,4	133,0	111,8	291,3	-	1 366,9
Kommersielle inntekter	887,1	158,6	118,7	93,4	186,8	67,0	1 511,5
Andre inntekter	(1,4)	(0,5)	(0,4)	(0,4)	23,6	0,0	21,0
Konserninterne inntekter	5,1	0,1	2,0	0,9	29,6	6,5	44,3
Driftsinntekter	1 535,2	344,5	253,3	205,8	531,3	73,5	2 943,7
Varekostnader	(11,0)	(1,0)	(2,1)	(0,5)	(5,7)	-	(20,3)
Lønn og andre personalkostnader	(100,3)	(19,3)	(20,6)	(18,8)	(151,4)	(0,2)	(310,6)
Andre driftskostnader	(289,4)	(63,2)	(35,4)	(27,7)	(237,8)	(8,8)	(662,3)
Andre kostnader	(0,5)	(2,7)	4,2	-	3,0	(1,2)	2,8
Konserninterne kostnader	(289,3)	(62,6)	(48,7)	(47,1)	(346,3)	(0,4)	(794,4)
Driftskostnader	(690,6)	(148,7)	(102,6)	(94,1)	(738,2)	(10,6)	(1 784,7)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	844,7	195,8	150,7	111,7	(206,9)	62,9	1 159,0
Avskrivninger	(258,0)	(75,6)	(38,4)	(31,6)	(147,6)	(20,9)	(572,1)
Nedskrivninger	-	-	-	-	-	-	-
Driftsresultat	586,7	120,2	112,3	80,1	(354,5)	42,0	586,9
Investeringer i perioden	107,8	44,0	37,0	82,3	323,6	56,4	650,9

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

OKTOBER - DESEMBER 2024

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 038,5	350,1	-		1 388,6
Kommersielle inntekter	1 469,2	44,0	99,8		1 613,0
Andre inntekter	27,9	0,1	(0,0)		28,0
Konserninterne inntekter	42,0	208,3	566,7	(817,1)	-
Driftsinntekter	2 577,6	602,5	666,5	(817,1)	3 029,5
Varekostnader	(19,2)	(5,2)	(63,2)		(87,5)
Lønn og andre personalkostnader	(446,6)	(382,9)	(309,0)		(1 138,5)
Andre driftskostnader	(742,7)	(56,1)	(187,4)		(986,2)
Andre kostnader	(28,0)	0,0	0,0		(28,0)
Konserninterne kostnader	(613,5)	(148,5)	(55,1)	817,1	-
Driftskostnader	(1 849,9)	(592,7)	(614,7)	817,1	(2 240,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	727,7	9,8	51,8		789,4
Avskrivninger	(539,6)	(10,7)	(51,8)		(602,1)
Nedskrivninger	-	(527,9)	-		(527,9)
Driftsresultat	188,2	(528,8)	0,0	-	(340,6)
Investeringer i perioden	565,4	109,9	41,8		717,0

LUFTHAVNDRIFT OKTOBER – DESEMBER 2024

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	492,8	142,1	101,8	86,8	215,0	-	1 038,5
Kommersielle inntekter	886,4	154,5	116,3	91,3	176,3	44,4	1 469,2
Andre inntekter	1,5	0,5	0,3	0,3	25,3	-	27,9
Konserninterne inntekter	4,2	(0,0)	2,0	1,0	28,4	6,5	42,0
Driftsinntekter	1 384,9	297,1	220,4	179,4	445,1	50,8	2 577,6
Varekostnader	(11,8)	(1,4)	(1,5)	(0,4)	(4,1)	-	(19,2)
Lønn og andre personalkostnader	(153,8)	(31,8)	(23,4)	(24,2)	(213,5)	-	(446,6)
Andre driftskostnader	(303,9)	(66,7)	(65,6)	(42,0)	(261,4)	(3,1)	(742,7)
Andre kostnader	(4,4)	(12,9)	62,7	(0,4)	(73,0)	-	(28,0)
Konserninterne kostnader	(204,1)	(60,4)	(50,0)	(33,9)	(264,8)	(0,4)	(613,5)
Driftskostnader	(677,9)	(173,2)	(77,8)	(100,9)	(816,8)	(3,4)	(1 849,9)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	707,0	123,9	142,6	78,6	(371,7)	47,4	727,7
Avskrivninger	(250,6)	(68,4)	(37,6)	(29,0)	(143,2)	(10,7)	(539,6)
Nedskrivninger							-
Driftsresultat	456,4	55,5	105,0	49,5	(514,9)	36,7	188,2
Investeringer i perioden	172,1	53,2	43,3	33,3	262,2	1,2	565,4

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR –DESEMBER 2025

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	5 624,4	1 642,0	-		7 266,4
Kommersielle inntekter	6 136,9	185,7	255,2		6 577,8
Andre inntekter	68,2	0,0	(0,0)		68,2
Konserninterne inntekter	180,4	838,0	2 356,3	(3 374,7)	-
Driftsinntekter	12 009,8	2 665,8	2 611,5	(3 374,7)	13 912,4
Varekostnader	(77,5)	(5,5)	(149,6)		(232,7)
Lønn og andre personalkostnader	(1 785,2)	(1 439,1)	(1 197,0)		(4 421,3)
Andre driftskostnader	(2 788,4)	(231,0)	(908,8)		(3 928,2)
Andre kostnader	(42,6)	-	-		(42,6)
Konserninterne kostnader	(2 580,9)	(629,9)	(164,0)	3 374,7	-
Driftskostnader	(7 274,6)	(2 305,5)	(2 419,3)	3 374,7	(8 624,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	4 735,2	360,3	192,2		5 287,6
Avskrivninger	(2 252,1)	(40,0)	(192,2)		(2 484,3)
Nedskrivninger		-	-		-
Driftsresultat	2 483,1	320,2	-		2 803,3
Tilknyttede eiendeler *	37 498,7	1 937,7	1 066,3		40 502,7
Investeringer i perioden	2 481,7	525,4	238,4		3 245,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

LUFTHAVNDRIFT JANUAR – DESEMBER 2025

Beløp i MNOK	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	2 716,3	765,2	528,5	445,5	1 169,0	-	5 624,4
Kommersielle inntekter	3 692,6	641,9	484,5	388,5	727,6	201,7	6 136,9
Andre inntekter	15,5	0,6	5,0	0,6	46,4	0,0	68,2
Konserninterne inntekter	14,9	0,4	7,8	3,9	127,3	26,1	180,4
Driftsinntekter	6 439,3	1 408,1	1 025,8	838,5	2 070,3	227,8	12 009,8
Varekostnader	(40,6)	(3,1)	(5,8)	(1,6)	(26,5)	-	(77,5)
Lønn og andre personalkostnader	(603,2)	(133,4)	(108,0)	(110,4)	(830,0)	(0,2)	(1 785,2)
Andre driftskostnader	(1 123,4)	(246,9)	(166,7)	(158,8)	(1 076,6)	(16,0)	(2 788,4)
Andre kostnader	(2,1)	8,2	3,3	-	(50,7)	(1,2)	(42,6)
Konserninterne kostnader	(844,5)	(234,0)	(185,0)	(154,7)	(1 161,7)	(1,0)	(2 580,9)
Driftskostnader	(2 613,7)	(609,2)	(462,3)	(425,5)	(3 145,5)	(18,4)	(7 274,6)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 825,6	798,9	563,6	413,0	(1 075,3)	209,4	4 735,2
Avskrivninger	(1 025,2)	(283,8)	(155,6)	(122,4)	(612,1)	(52,9)	(2 252,1)
Nedskrivninger	-	-	-	-	-	-	-
Driftsresultat	2 800,4	515,1	407,9	290,6	(1 687,4)	156,5	2 483,1
Tilknyttede eiendeler *	18 666,9	4 921,2	2 105,7	1 587,6	9 288,2	929,3	37 498,7
Investeringer i perioden	622,3	299,1	120,1	140,5	1 204,7	95,0	2 481,7

* 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	(2 066,3)	(42,9)	(201,4)		(2 310,6)
Nedskrivninger		(527,9)	-		(527,9)
Driftsresultat	1 553,0	(426,8)	-		1 126,2
Tilknyttede eiendeler *	37 220,3	1 449,0	1 034,1		39 703,4
Investeringer i perioden	2 154,5	435,3	147,8		2 737,6

[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.

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

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	(951,6)	(271,5)	(143,7)	(115,9)	(540,4)	(43,1)	(2 066,3)
Nedskrivninger							-
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 bærekraftrsrapport for 2024.

Fordeling inntekter

	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder				
Underveisavgift	392,1	350,1	1 642,0	1 401,3
Startavgift	342,6	311,6	1 398,9	1 275,4
Passasjeravgift	489,7	299,5	2 010,7	1 318,9
Sikkerhetsavgift	346,3	311,4	1 445,0	1 285,4
Terminalavgift	188,3	116,1	769,8	472,6
Trafikkinntekter	1 759,0	1 388,6	7 266,4	5 753,7
Inntekter fra salg av varer og tjenester	303,6	308,8	1 092,3	988,5
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder	2 062,6	1 697,4	8 358,7	6 742,2
Leieinntekter:				
Duty free	588,1	592,1	2 464,8	2 472,7
Parkering	298,3	281,0	1 199,6	1 085,8
Servering, kiosker og butikker	241,4	229,8	982,9	946,3
Annet	201,2	201,3	838,1	810,8
Leieinntekter	1 329,0	1 304,2	5 485,5	5 315,6
Andre inntekter (note 5)	21,0	28,0	68,2	52,1
Driftsinntekter	3 412,6	3 029,6	13 912,4	12 109,9
Trafikkinntekter	1 759,0	1 388,6	7 266,4	5 753,7
Kommersielle inntekter *	1 632,5	1 613,0	6 577,8	6 304,1
Andre inntekter (note 5)	21,0	28,0	68,2	52,1
Diftsinntekter	3 412,6	3 029,6	13 912,4	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

	OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
Beløp i MNOK	2025	2024	2025	2024
Andre inntekter				
Gevinst salg anleggsmidler	1,2	1,1	7,9	5,7
Offentlige tilskudd/refusjoner	19,9	26,9	60,3	46,4
Andre inntekter	21,1	28,0	68,2	52,1
Andre kostnader				
Tap salg anleggsmidler	(1,7)	(0,5)	(3,8)	(7,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	4,5	(20,0)	(38,8)	(133,9)
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	-	(7,5)	-	(32,5)
Andre kostnader	2,8	(28,0)	(42,6)	(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 kunne søke om en frivillig sluttavtale/gavepensjon. Kostnadsført for 2024 er basert på beregninger av ekstern aktuar for total forpliktelse for inngåtte sluttavtaler. 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	-	-	2 737,8	197,2	2 935,0
Reklassifisering *	47,0	2 718,2	(2 765,2)	-	-
Avgang	-	(10,3)	-	(0,5)	(10,8)
Avskrivninger	(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
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	3 245,5	53,4	3 298,8
Reklassifisering *	318,8	2 722,9	(3 041,7)	-	-
Avgang	-	(10,4)	-	(22,1)	(32,6)
Avskrivninger	(90,8)	(2 345,0)	-	(48,6)	(2 484,3)
Balanseført verdi 31. desember 2025	788,3	35 180,6	4 533,8	462,3	40 965,0

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

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

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

LUFTHAVNVIRKSOMHET

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. desember 2025 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. desember 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 estimater

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 nedskriving av Avinors eiendeler. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene gjennom avgiftsfastsettelsene for 2025 og 2026.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. desember 2025 benyttes perioden fra 2026 til og med 2031 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2032 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 2032 (millioner)	58,8
Resultatforbedring terminalåret 2032 (mrd. kr) *	0,8
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,2 %

*Forbedring i driftsresultat i 2032 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 hovedsakelig forutsatt realisert gjennom avgiftsøkninger.

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

Sentrale forutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2032

Antall passasjerer på 58,8 millioner i 2032 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet inntektsvekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 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 2027-2031 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 usikkerhetspersperspektivene 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 2032

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 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.

I terminalåret 2032 er det estimert at den varige, årlige resultatforbedringen vil ligge i nivå 800 millioner kroner. Denne resultatforbedringen er hovedsakelig forutsatt realisert gjennom realavgiftsøkninger. Avinor jobber også med egne resultatforbedringstiltak som vil tas inn i prognoseperioden når tiltakene er besluttet og iverksatt.

Vekstfaktor i terminalledd

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

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 6,2 prosent (7,9 prosent før skatt) er per 31. desember 2025 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2025 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 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 estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring gjennom økte lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 6 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 4,3 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 11,9 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 10,2 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 terminalåret 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.

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

Beløp i MNOK		VERDI	ENDRING I VERDI	NEDSKRIVNING	NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING FOR Å OPPRETTHOLDE VERDIEN
	Passasjerer i 2031 (millioner)				
Endring passasjerer gjennom prognoseperiode					
0 %	58,2	38 563	-	-	795
- 5 %	55,3	29 687	(8 876)	(7 205)	1 343
- 10 %	52,3	20 811	(17 752)	(16 081)	1 890
	Vekst i terminalleddet				
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	38 563	-	-	795
- 0,5 %	1,5 %	37 925	(639)	-	815
- 1,0 %	1,0 %	37 409	(1 155)	-	835
	Avkastningskrav				
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,2 %	38 563	-	-	795
+ 0,5 %	6,7 %	33 819	(4 745)	(3 074)	1 116
+ 1,0 %	7,2 %	30 003	(8 560)	(6 889)	1 436

UNDERVEISTJENESTER

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårlige 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 ble i 2025 underkjent. Avinor har utarbeidet en oppdatert ytelsesplan som ble godkjent av Samferdselsdepartementet i oktober 2025. Denne ble oversendt til Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, for vurdering og godkjenning.

Usikkerheten i fremtidig regulering av inntekter i neste ytelsesperiode er vurdert som en nedskrivningsindikator per 31. desember 2025 og konsernet har gjennomført en oppdatert nedskrivningstest.

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. For å komme til perioder med normaliserte kontantstrømmer er prognoseperioden utvidet til og med år 2034.

Nedskrivningstesten per 31. desember 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 underveisavgiften, trafikkutvikling og effektiviseringskrav i referanseperiodene for årene 2026-2034. De fire scenariene er deretter risikovektet og tillagt en risikojusteringsfaktor. Inntreffer det mest negative scenariet kan dette utløse ytterligere nedskrivninger på rundt 80 millioner kroner. De andre scenariene indikerer potensiale for reversering av delvis eller hele nedskrivningen av eiendelsverdier som ble kostnadsført i 2024. Eventuell oppdatert vurdering av usikkerhet i fremtidig regulering kan ikke foretas før ytelsesplan for referanseperiode 4 blir godkjent.

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

For nedskrivningstesten per 31. desember 2025 benyttes 2026 til og med 2034 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret 2035 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor på 2 prosent. I RP 6-perioden forutsettes dekning av kostnadsbasen per 2034 samt avkastning på sysselsatt kapital tilsvarende det markedsbaserte avkastningskravet. Avkastningskravet etter skatt per 31. desember 2025 var 5,75 prosent (7,37 prosent før skatt). Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien. Det vesentlige av bruksverdien kommer fra terminalverdien.

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2025 viser at bruksverdi overstiger balanseført verdi av eiendelene. Avinor har følgelig konkludert med at det per 31. desember 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 2025.

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

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

Pensjonsforpliktelse

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	3 879,4	5 207,7
Resultatført pensjonskostnad	347,3	414,1
Resultatført planendring *	4,1	-
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	(123,7)	(776,7)
Estimatavvik mot totalresultat	(21,3)	(965,7)
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	4 085,8	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 reguleringen rundt kostnadsfordeling i ordningen har blitt avklart. Avinorkonsernet har resultatført en planendringseffekt knyttet til ny livsvarig afp på 184,3 millioner kroner.

Regjeringen og partene i offentlig sektor er enige om ny avtale for yrkesgrupper som har særaldersgrenser, hvor disse vil få et livsvarig tillegg/særalderspåslag (tidligpensjonsordning). Avtalen er ment å sikre at disse yrkesgrupper ikke får mindre i pensjonsregulering enn ansatte uten særaldersgrenser. Regelverket er vedtatt og gjeldende fra 2025, men iverksettes formelt først fra 2026. Avinorkonsernet har resultatført en negativ planendringseffekt knyttet tidligpensjonsordning på 180,2 millioner kroner.

Netto innregnet planendringseffekt i 2025 for ny livsvarig afp og tidligpensjonsordning i offentlig sektor utgjorde 4,1 millioner kroner. Per 30. september 2025 kostnadsførte Avinorkonsernet en planendringseffekt på 204,7 millioner kroner basert på foreløpige eksterne aktuarberegninger for de to ordningene. Per 31. desember 2025 har disse blitt oppdatert med endelige aktuarberegninger, som har medført endring i planendringseffektene på 200,6 millioner kroner. Disse er innregnet i ordinært resultat i fjerde kvartal 2025.

INNSKUDDSORDNINGER

Det er i tillegg til pensjonskostnadene for balanseførte pensjonsforpliktelser, kostnadsført innskuddspensjon på 222,2 millioner kroner i 2025 (200,3 millioner kroner i 2024), samt kostnader til privat AFP på 47,4 millioner kroner (49,8 millioner kroner).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Langsiktige leieforpliktelser	446,6	459,8
Annen langsiktig gjeld	22 010,9	23 586,8
Kortsiktige leieforpliktelser	56,6	54,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	1 527,1	4 055,5
Lån og leieforpliktelser	24 041,3	28 156,8
Lånebevegelser		
Balanseført verdi 1. januar	28 156,8	24 555,8
Opptak av langsiktig lån	-	5 780,9
Nedbetaling av langsiktig lån	(3 054,2)	(832,6)
Reduksjon leieforpliktelser	(42,4)	(40,5)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	1 650,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	(3 149,9)
Netto lånebevegelser	(3 096,6)	3 407,9
Andre endringer forpliktelser	41,6	186,2
Valuta-/ verdiendring lån	(1 060,6)	6,9
Balanseført verdi periodeslutt	24 041,3	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.

NOTE 10 Finansielle instrumenter (forts.)

Rentebærende gjeld: balanseført verdi og virkelig verdi

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025 BALANSEFØRT VERDI	31. DESEMBER 2025 VIRKELIG VERDI	31. DESEMBER 2024 BALANSEFØRT VERDI	31. DESEMBER 2024 VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Obligasjonslån	21 189,1	20 856,0	24 768,1	24 162,9
Banklån	2 297,7	2 570,3	2 824,8	2 822,6
Annen langsiktig gjeld	51,2	51,2	49,5	49,5
Leieforpliktelser	503,3	503,3	514,4	514,4
Sum	24 041,3	23 980,8	28 156,8	27 549,4

Derivater

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Eiendeler		
Rente- og valutaswapper	2 002,7	3 243,5
Valutaterminkontrakter	0,6	1,2
Sum	2 003,3	3 244,8
Gjeld		
Rente- og valutaswapper	480,0	528,5
Valutaterminkontrakter	1,3	0,3
Energikontrakter	12,2	79,3
Sum	493,5	608,1

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

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Kundefordringer	1 337,2	1 105,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	244,8	217,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	128,4	147,3
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	442,1	193,6
Andre kortsiktige fordringer	257,5	241,6
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 409,9	1 905,3
Leverandørgjeld	1 122,6	1 045,1
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	622,9	457,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	309,6	327,7
Påløpte rentekostnader	351,8	359,6
Forskudd fra kunder	213,3	205,7
Skyldige offentlige avgifter	137,8	334,0
Øvrig kortsiktig gjeld	157,0	217,1
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	2 914,9	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 1. kvartal 2019 uten kjøp av arealer:

			OKTOBER - DESEMBER		AKKUMULERT	
	PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE	NOTE	2025	2024	2019-2025	2019-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	357,5	298,2	2 450,1	1 091,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(357,5)	(298,2)	(2 450,1)	(1 091,6)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		11,3	24,1	202,0	180,8
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(11,3)	(24,1)	(202,0)	(180,8)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			368,8	322,4	2 652,1	1 272,4
Innregning av tilskudd			(368,8)	(322,4)	(2 652,1)	(1 272,4)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 652,1	1 272,4
Mottatte tilskudd - akkumulert					(2 550,5)	(1 265,0)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			101,6	7,4

I tillegg til prosjektutgiftene i tabellen over kostnadsførte Avinor i perioden 2017-2018 totalt 21,9 millioner kroner i planleggings-kostnader som ikke inngår i grunnlaget for den statlige finansieringen.

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 i utgangspunktet finansieres av staten samt bidrag fra Rana kommune og lokalt næringsliv. I tillegg bærer Avinor risikoen for alle kostnader utover styringsrammen som ble vedtatt av Stortinget i 2023.

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:

			OKTOBER - DESEMBER		AKKUMULERT	
	PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE	NOTE	2025	2024	2014-2025	2014-2024
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	329,9	324,1	3 267,2	1 975,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(329,9)	(324,1)	(3 267,2)	(1 975,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		6,3	2,4	72,0	59,1
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(6,3)	(2,4)	(72,0)	(59,1)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			336,2	326,5	3 339,2	2 034,8
Innregning av tilskudd			(336,2)	(326,5)	(3 339,2)	(2 034,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					3 339,2	2 034,8
Mottatte tilskudd - akkumulert					(2 998,7)	(1 848,6)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	11			340,5	186,2

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimater

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

Beløp i MNOK	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Avsetning 1. januar	831,0	842,9
Justering klassifisering *	-	15,0
Endring avsetning grunnet ny informasjon	13,4	154,9
Nåverdieffekt	25,5	(21,0)
Gjennomført arbeid	(166,4)	(160,8)
Avsetning periodeslutt	703,4	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.

FINANSIERINGEN AV NY LUFTHAVN MO I RANA

Dagens finansiering bygger på økte rammer vedtatt av Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023. Det har i 2025 vært en 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. De økte rammene ble godkjent av ESA i desember 2025.

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 31. desember 2025 som påvirker delårsrapporten for fjerde 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 AV- OG NEDSKRIVNINGER / 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

		OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2025	2024
Driftsinntekter	Resultatregnskap	3 412,6	3 029,6	13 912,4	12 109,9
Andre inntekter	Resultatregnskap	(21,1)	(28,0)	(68,2)	(52,1)
Justerte driftsinntekter		3 391,6	3 001,5	13 844,2	12 057,8
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 069,9)	(2 240,2)	(8 624,8)	(8 145,2)
Andre kostnader	Resultatregnskap	(2,8)	28,0	42,6	174,2
Planendring pensjon	Note 8	(200,6)	-	4,1	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	-	-	(213,8)
Justerte driftskostnader		(2 273,3)	(2 212,2)	(8 578,1)	(8 184,9)
Justert EBITDA		1 118,3	789,3	5 266,1	3 872,9
Avskrivninger	Resultatregnskap	(638,8)	(602,1)	(2 484,3)	(2 310,6)
Justert driftsresultat		479,5	187,2	2 781,8	1 562,3

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Sum driftsinntekter	Note 3	2 943,7	2 577,6	12 009,8	10 468,0
Andre inntekter	Note 3	(21,0)	(27,9)	(68,2)	(51,4)
Justerte driftsinntekter lufthavndrift		2 922,7	2 549,7	11 941,7	10 416,6
Driftskostnader	Note 3	(1 784,7)	(1 849,9)	(7 274,6)	(6 848,7)
Avskrivninger	Note 3	(572,1)	(539,6)	(2 252,1)	(2 066,3)
Andre kostnader	Note 3	(2,8)	28,0	42,6	173,7
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	(117,6)	-	96,9	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3	-	-	-	(135,6)
Justerte driftskostnader lufthavndrift		(2 477,2)	(2 361,5)	(9 387,3)	(8 876,9)
Justert driftsmargin lufthavndrift		445,5	188,2	2 554,4	1 539,7
Justert driftsmargin lufthavndrift		15,2 %	7,4 %	21,4 %	14,8 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	OKTOBER - DESEMBER 2025	OKTOBER - DESEMBER 2024	JANUAR - DESEMBER 2025	JANUAR - DESEMBER 2024
Sum driftsinntekter	Note 3	647,7	602,5	2 665,8	2 388,5
Andre inntekter	Note 3	(0,0)	(0,1)	(0,0)	(0,7)
Justerte driftsinntekter flysikring		647,7	602,4	2 665,7	2 387,8
Sum driftskostnader	Note 3	(520,1)	(592,7)	(2 305,5)	(2 244,5)
Avskrivninger	Note 3	(10,7)	(10,7)	(40,0)	(42,9)
Andre kostnader	Note 3	-	(0,0)	-	0,5
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	(83,0)	-	(92,8)	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift	Note 3		-	-	(78,2)
Justerte driftskostnader flysikring		(613,7)	(603,4)	(2 438,3)	(2 365,1)
Justert driftsresultat flysikring		34,0	(1,0)	227,4	22,7
Justert driftsmargin flysikring		5,2 %	-0,2 %	8,5 %	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

		OKTOBER - DESEMBER		JANUAR - DESEMBER	
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024	2025	2024
Antall passasjerer (i millioner)		12,8	12,5	53,1	51,4
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	2 922,7	2 549,7	11 941,7	10 416,6
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 477,2)	(2 361,5)	(9 387,3)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	445,5	188,2	2 554,4	1 539,7
Justert driftsinntekt per passasjer		229,1	204,6	225,1	202,9
Justerte driftskostnader per passasjer		(194,1)	(189,5)	(176,9)	(172,9)
Justert driftsresultat per passasjer		34,9	15,1	48,1	30,0

RENTEBÆRENDE GJELD

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

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

		31. DESEMBER	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2025	2024
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	446,6	459,8
Annen langsiktig gjeld	Balanse	22 010,9	23 586,8
Langsiktig rentebærende gjeld		22 457,5	24 046,7
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	56,6	54,6
Sertifikatgjeld	Balanse	-	-
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	1 527,1	4 055,5
Kortsiktig rentebærende gjeld		1 583,7	4 110,1
Rentebærende gjeld		24 041,3	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	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Rentebærende gjeld	APM	24 041,3	28 156,8
Rente- og valutaswapper - gjeld	Note 10	480,0	528,5
Rente- og valutaswapper - eiendel	Note 10	(2 002,7)	(3 243,5)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(2 373,5)	(4 637,7)
Netto rentebærende gjeld		20 145,0	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	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Egenkapital	Balanse	16 647,7	15 106,2
Netto rentebærende gjeld	APM	20 145,0	20 804,1
Egenkapital og rentebærende gjeld		36 792,7	35 910,3
Egenkapitalandel låneavtaler *		45,2 %	42,1 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

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

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

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

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

Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

Beløp i MNOK	KILDE	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Netto rentebærende gjeld	APM	20 145,0	20 804,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(446,6)	(459,8)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(56,6)	(54,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		19 641,8	20 289,7
Egenkapital	Balanse	16 647,7	15 106,2
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		36 289,4	35 395,8
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		45,9 %	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	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Egenkapital	Balanse	16 647,7	15 106,2
Egenkapital og gjeld	Balanse	49 251,1	51 537,4
Egenkapitalandel		33,8 %	29,3 %

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

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

Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

Beløp i MNOK	KILDE	31. DESEMBER 2025	31. DESEMBER 2024
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	5 130,6	3 472,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(3 315,8)	(2 649,9)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(982,4)	(998,4)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	(17,4)
Kontantstrøm før endring gjeld		832,4	(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.