

Årsrapport 2025

Innholdsfortegnelse

NØKKELTALL 2025 (2024 i parentes)	4
1. OM AVINOR FLYSIKRING AS	5
1.1. Beskrivelse av selskapet.....	5
1.2. Utpekt leverandør av lufttrafikkjenester.....	6
1.3. Samfunnsansvar, samfunnsoppdrag og samfunnspålagte oppgaver	6
1.4. Beredskap, krisehåndtering og totalforsvaret	6
1.5. Flysikkerhet	7
1.6. Luftfartstilsynet er Avinor Flysikrings tilsynsmyndighet	8
1.7. Trafikkutvikling.....	8
1.8. Oppnåelse av ytelsesmålene	8
1.9. Konsultasjoner med luftromsbrukere og øvrige kunder	9
1.10. Eierstyring og selskapsledelse.....	9
1.11. Personal og organisasjon	10
2. AVINOR FLYSIKRING MOT 2030 – STRATEGI, UTVIKLING OG PRIORITERINGER	10
2.1. Drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming og riktig servicenivå	10
2.2. Bidra til å redusere utslipp av CO2 og sikre en bærekraftig flysikringstjeneste	10
2.3. Gjennomføre et vellykket teknologiskifte	11
2.4. Kompetente medarbeidere i stand til å håndtere fremtidens Flysikring	11
2.5. Konkurransedyktige og kostnadseffektive tjenester	12
3. RISIKOFORHOLD	12
3.1. Risikovurderinger	12
3.2. Trusselbildet for luftfarten.....	12
3.3. Finansielle risikofaktorer.....	13
3.4. Risiko knyttet til manglende oppfylling av myndighetskrav	13
4. ØKONOMI OG FINANS.....	14
4.1. Økonomiske resultater	14
4.2. Kontantstrøm og kapitalstruktur	14
4.3. Disponering av resultatet.....	15
5. VEDLEGG	16
5.1. INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD	16
5.1.1. Kjønnsbalanse.....	16
5.1.2. Avinor Flysikrings arbeid med mangfold	16
5.1.3. Kartlegging av lønn	17



5.1.4.	Bevisstjøring og mangfold	17
5.1.5.	Arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS).....	18
	ÅRSREGNSKAP MED NOTER 2025	19



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
8C5A3E78953F4F7C8CB31BFD8AE171F7

NØKKELTALL 2025 (2024 i parentes)

- Innenriks (flybevegelser): 278 060 (270 720) **+3 %**
- Utenriks (flybevegelser): 198 924 (194 358) **+2 %**
- Overflygninger: 80 893 (80 744) - %
- Oppgang i Norge (flybevegelser) **+2 %**
- Driftsinntekter: 2 666 millioner kroner (2 389) **+12 %**
- Driftskostnader: 2 346 millioner kroner (2 406) **+4 %**
- Resultat etter skatt: 330 millioner kroner (80) **+413 %**
- Antall ÅV: 779 (779) - %
- Kvinneandel i lederstillinger (nivå 2 og 3) *: 27 % **+6 %**
- Kvinneandel totalt: 26% (26%) - %



1. OM AVINOR FLYSIKRING AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og er underlagt Samferdselsdepartementet. Selskapet har sitt hovedkontor i Oslo, men har tilstedeværelse på enheter i store deler av Norge.

Avinor Flysikring leverer tårntjeneste på lufthavner, flygekontrolltjeneste og AFIS-tjeneste for trafikken i norsk luftrom. Avinor Flysikring har et mål om å være en ledende leverandør av flysikringstjenester, gjennom sikker-, stabil-, og effektiv drift.

1.1. Beskrivelse av selskapet

Selskapet har inndelt sin forretning i følgende hovedområder:

1. **Tårn- og innflygingskontrolltjenester:**
 - Tjenestene omfatter kontroll og overvåking av flytrafikken fra flyene forlater oppstillingsplassen, beveger seg på bakken, tar av og klatrer til underveisfasen, og motsatt når de forlater underveisfasen, lander på lufthavnen og parkerer.
 - Avinor Flysikring leverer tårn- og innflygingskontrolltjenester til Avinors egne lufthavner, private lufthavner og til Forsvaret.
 - Tårntjenester leveres fra 17 kontrolltårn ved lufthavnene med kontrollert luftrom.
 - Innflygingskontrolltjenester leveres enten fra det lokale kontrolltårnet, fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger, eller Bodø, eller fra Møre Approach ved Trondheim lufthavn.
2. **Flygeinformasjonstjenester:**
 - Mindre lufthavner med mindre komplekst luftrom har flygeinformasjonstjenesten AFIS (Aerodrome Flight Information Service).
 - Tjenestene har som hovedoppgave å yte trafikkinformasjon til luftfartøy innenfor en avgrenset trafikkinformasjonszone i luftrommet rundt den enkelte lufthavn.
 - AFIS utføres ved 27 Avinor-lufthavner, hvorav 14 lufthavner nå utføres fra Remote Tower Center i Bodø.
3. **Underveistjeneste (Områdekontrolltjeneste):**
 - Tjenesten har ansvaret for å kontrollere og overvåke trafikken i underveisfasen av en flyging i norsk luftrom.
 - Avinor Flysikring leverer underveistjenester fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger og Bodø.
 - Kontrollsentralene dekker det norske luftrommet og store deler av Nord-Atlanteren. Kundene inkluderer både norske og internasjonale flyselskaper samt Forsvaret.
4. **Andre tjenester:**
 - Flyværtjeneste: Værvarslingstjenester for lufthavner og luftrom er en integrert del av flysikringstjenestene. Flyværtjenesten leveres av Det norske meteorologiske institutt.
 - Kunngjøringstjeneste: Kunngjøringstjenesten håndterer og kvalitetssikrer alle innsendte flygeplaner og publiserer NOTAM som varsler endringer og sikkerhetskritiske forhold i luftrommet.

Underveistjenesten blir i hovedsak levert av statlige tjenesteutøvere innenfor sine nasjonale luftrom. Avinor Flysikring ble høsten 2024 utpekt av Samferdselsdepartementet som leverandør for underveistjenesten for norsk luftrom frem til utløpet av 2040.



Innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester er det i flere land innført konkurranse. De neste årene forventes det ingen konkurranseutsetting av tårn- og teknologitjenester innenfor lufttrafikkjenesten.

1.2. Utpekt leverandør av lufttrafikkjenester

Avinor Flysikring har fått ansvaret fra Samferdselsdepartementet for å levere flysikringstjenester i Norge, både sivilt og militært. Tjenesten reguleres gjennom et utpekingsvedtak, som er en form for konsesjon med vilkår for levering.

Samferdselsdepartementet tildelte i november 2024 Avinor Flysikring nytt utpekingsvedtak til å yte lufttrafikkjenester i årene fremover. Avinor Flysikring er utpekt til nasjonal yter av *underveistjenesten* frem til 31. desember 2044. Avinor Flysikring er også utpekt som nasjonal yter av *lokal tårn- og innflygingskontrolltjeneste og AFIS (Air Flight Information Service)*. Denne utpekingen er gjort løpende.

1.3. Samfunnsansvar, samfunnsoppdrag og samfunnsplagte oppgaver

Avinor Flysikrings samfunnsoppdrag er å drive flysikringstjenester for sivil og militær luftfart på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle luftromsbrukere. I tillegg kan eier pålegge selskapet å utføre samfunnsplagte oppgaver.

Riksrevisjonen har pålagt Avinor AS og Avinor Flysikring å utarbeide og oppdatere oversikter over kostnader for samfunnsplagte oppgaver, som rapporteres til Samferdselsdepartementet. I desember 2021 leverte selskapet en rapport om dette. Samferdselsdepartementet gir løpende oppdrag om å redegjøre for selskapets økonomiske situasjon og vurdere om noen samfunnsplagte oppgaver kan avsluttes eller nedskaleres. Foreløpig vurdering er at Avinor Flysikring bør opprettholde sitt samfunnsansvar og samfunnsplagte oppgaver, forutsatt tilstrekkelig finansiering.

Avinor Flysikring har som mål å redusere klimagassutslipp og være en ansvarlig arbeidsgiver som gir like muligheter til alle, uansett kjønn, etnisk bakgrunn, religion, funksjonshemming eller seksuell legning.

Se Avinors års- og bærekraftsrapport 2025 for mer informasjon om implementeringen av Åpenhetsloven, publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no, «Om Avinor». «Investor», «Rapporter», og «Alle rapporter».

1.4. Beredskap, krisehåndtering og totalforsvaret

Avinor Flysikring har et tett operativt samarbeid med Forsvaret, spesielt i forbindelse med NATO-øvelser, og spiller en viktig rolle inn mot totalforsvaret. De siste års geopolitiske spenninger har ført til hyppige endringer i sivil lufttrafikk, samtidig som behovet for militært luftrom øker. Et tettere samarbeid mellom sivil og militær sektor er avgjørende for å utnytte europeisk luftrom best mulig og sikre beredskap og sikkerhet. På grunn av et skjerpet trusselbilde, vil Norges økte prioriteringer av forsvarssektoren og økte nasjonale sikkerhetsinteresser bli en av de store drivkreftene fremover.



1.5. Flysikkerhet

I 2025 har Avinor Flysikring fortsatt sitt engasjement for å opprettholde og forbedre flysikkerheten gjennom systematisk sikkerhetsarbeid og utvikling av sikkerhetsstyringssystemet. En god sikkerhetskultur er selve fundamentet i dette arbeidet, samt for at hendelser og avvik blir rapportert og undersøkt.

Sikkerhetsnivå og Safety Dashboard

Sikkerhetsnivået overvåkes ved bruk av dynamisk informasjon om bla status på utvalgte Key Performance Indicators (KPI), oversikt over rapportering av hendelser, risiko/alvorlighet, medvirkning fra Flysikring, tiltak mm. Avinor Flysikring vurderes å ha en god rapporteringskultur, noe som kjennetegnes av antall rapporter om luftfartshendelser (i forhold til antall flybevegelser), type hendelser som meldes inn, samt åpne og ærlige beskrivelser.

Nytt avviks- og hendelsessystem

Det ble i 2024 besluttet å gå til anskaffelse av et nytt avvikssystem. Avviks- og hendelsessystemet gjelder hele Avinors virksomhet og skal blant annet sikre god sikkerhetsstyring og ivareta rapporteringsforpliktelser for avvik og hendelser for konsernet. Prosjektet er høsten 2025 i planleggingsfasen og en offentlig anbudskonkurranse ble kunngjort i oktober 2025. Det er ventet at ny løsning vil være implementert i løpet av 2027.

Luftfartshendelser med spesielt fokus

Alvorlig luftfartshendelse

Det var ingen luftfartsulykker i norsk luftfart i 2025 der Avinor Flysikring var medvirkende. Luftfartshendelser med et spesielt fokus i Avinor Flysikring er «Loss of Separation» (luftfartøy kommer nærmere hverandre enn fastsatt minimumsavstand) og «Runway Incursion» (feilaktig tilstedeværelse av luftfartøy og/eller bil på rullebanen). Videre har situasjoner som benevnes droner og jamming/spoofing et særlig fokus i organisasjonen.

Interne undersøkelser av luftfartshendelser

Avinor Flysikring gjennomfører undersøkelser av luftfartshendelser. Disse er avgrenset til interne forhold; rolle, bidrag og forbedringer der formål og hensikt er å forebygge en alvorlig luftfartshendelse eller -ulykke, samt forbedre flysikkerheten. Prinsipper for «Just Culture» er førende og det skal ikke fordeles skyld og ansvar.

«Ambient Recording» (romlyd) er implementert, og til bruk i interne undersøkelser av luftfartshendelser ved behov.

Overvåking av flytrafikken og lufttrafikkjenesten

Avinor har ytterligere utbedret dekning for luftromsovervåkning og benytter ulike teknologier sammen for dette, hvor dette er mulig, som gir et robust system for overvåkingen av flytrafikken i norsk luftrom. I 2025 implementerte vi overvåkingstjeneste ved at flere AFIS-enheter som yter flygeinformasjonstjeneste.

ATM Security

Trusselbildet for luftfarten (ATM spesifikt) er fremdeles skjerpet mtp. insider-trusselen og økt etterretningsfokus mot kritisk infrastruktur. Trusselvurderinger fra PST, NSM og E-tjenesten indikerer økt etterretningsaktivitet fra andre land, spesielt Russland, rettet mot kritisk infrastruktur i luftfarten.



Avinor Flysikring har styrket den forebyggende sikkerhetstjenesten med systematisk bevisstgjøring og opplæring av AFIS- og flygelederelever, både i rekrutteringsperioden og under operativ tjeneste. Flysikring har bidratt i ulike fora og på faglige seminarer og samlinger der målet er bevisstgjøring og kompetanseheving i organisasjonen innenfor ATM Security og forebyggende sikkerhetstjeneste.

1.6. Luftfartstilsynet er Avinor Flysikrings tilsynsmyndighet

Luftfartstilsynet er Norges nasjonale luftfartsmyndighet og fører tilsyn med Avinor Flysikrings virksomhet, utsteder godkjenninger for flysikringstjenesten og utvikler regelverk. Luftfartstilsynet er direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Luftfartstilsynet overvåker at Avinor Flysikring inkorporerer europeiske myndighetskrav i samsvar med EØS-avtalen. De viktigste områdene er fastsettelse av nasjonal ytelsesplan for underveistjenesten og at teknologiutvikling i lufttrafikk-tjenesten skjer i samsvar med SES2+ regelverket og SESAR ATM Masterplan.

1.7. Trafikkutvikling

Antall kommersielle flybevegelser økte i 2025 med 2,2 % mot 2024. Internasjonal trafikk har fortsatt å øke i 2025 og gikk opp med 2,3 % i forhold til 2024, men er fortsatt 15,6 % lavere enn i 2019 og hovedforklaringen på at trafikken totalt fortsatt er 5,6 % lavere enn i 2019. Innenlandstrafikken økte med 2,7 %, mens overflyvninger holdt seg tilnærmet uendret fra 2024.

Offshore helikopter-bevegelser økte med 8,2% i 2025 sammenlignet med 2024.

Underveisinntekten er basert på antall service units og fastsatt underveisavgift. Service units beregnes som et produkt av faktorene «distanse» og «vekt». Antall service units gikk marginalt ned i 2025 mot 2024 med -0,3 %, drevet av overflyvninger.

I 2025 har overflyvninger blitt negativt påvirket av geopolitiske forhold. Dette gjelder blant annet i juni knyttet til toldagerskrigen mellom Israel og Iran. I tillegg har forbudet mot indiske flyselskap over pakistansk luftrom medført betydelig færre flygninger til/fra India over norsk luftrom siden mai. Dette har i sum gitt en nedgang i overflyvninger over norsk luftrom fra 2024 til 2025 (målt i service units).

1.8. Oppnåelse av ytelsesmålene

Avinor Flysikring følger SES-regelverket (Single European Sky) fastsatt av Europakommisjonen, som er inkorporert i norsk rett. Ytelsesmålene for Referanseperiode 4 (RP4) dekker sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet. Det er tatt utgangspunkt i revidert plan levert høsten 2025, foreslått godkjent av Performance Review Board (PRB) våren 2026. Ytelsesplanen er grunnlaget for avgiftsraten for underveistjenesten. Norges ytelsesplan representerer et avgiftsnivå for luftromsbrukerne som er høyst konkurransedyktig med sammenlignbare tjenesteytere.

Sikkerhet

Det nasjonale ytelsesmålet i 2025 for sikkerhet er «level of effectiveness of safety management» på nivå B, «Planning/Initial Implementation», innen områdene safety policy and objectives, assurance, promotion og culture, og nivå C, «Implementing» for safety risk management.



Risikoanalyser, revisjoner, rapportering og oppfølging av luftfartshendelser er godt etablert. Rapporter håndteres i tråd med prinsipper for Just Culture. Opplæring i Safety Management System (SMS) er systematisk, og sikkerhetskultur er sentralt i organisasjonen. De nasjonale målene i 2025 er satt ett nivå under de felleseuropeiske målene innenfor alle kategorier med mål om å være på nivå ved utgangen av ytelsesperioden slik kravet er.

Miljø

Ytelsesmålet for miljø er «Horizontal en-route flight efficiency» (avvik fra optimal rutføring) med et nasjonalt mål på maksimalt 1,28 % effektivitet i 2025. Norge oppnådde 1,6 % i 2025, som er lavere enn målet, men likevel blant de beste i Europa.

Kapasitet

Målet for kapasitet er «En-route delay per flight» med et nasjonalt mål på maksimalt 0,16 minutter per flight i 2025. Norge oppnådde 0,036 minutter per flight i 2025, godt foran målet, som bidrar til lavere forsinkelseskostnader for luftromsbrukerne.

Kostnadseffektivitet

Det nasjonale målet for kostnadseffektivitet er å ikke øke enhetskostnaden (unit cost) med mer enn 0,2 % i 2029 sammenlignet med 2019. Dette er over det felleseuropeiske målet som er for samme beregning en reduksjon på 1 %, men basert på vurderinger av særskilte omstendigheter, anses det nasjonale ytelsesmålet å være akseptabelt som følge av de ekstraordinære effektene på trafikken knyttet til krigen i Ukraina.

Totalt sett forventes Avinor Flysikring å oppfylle målområdene i sin ytelsesplan i 2025, med unntak av målet for miljø.

1.9. Konsultasjoner med luftromsbrukere og øvrige kunder

Avinor Flysikring bidrar inn til konsultasjoner med luftromsbrukerne i multilaterale konsultasjoner i regi av Eurocontrol, og Enlarged Committee for Route Charges. I 2025 var det møter i hhv. juni og november. Luftromsbrukerne deltar gjennom deres interesseorganisasjoner. For offshoreavgiften deltar Avinor Flysikring som del av Avinor konsernet i konsultasjon med offshoresekskapene og andre interesseorganisasjoner.

Det gjennomføres også løpende konsultasjoner med både konserninterne og eksterne lufthavnkunder.

1.10. Eierstyring og selskapsledelse

Konsernstyret utarbeider en egen redegjørelse om eierstyring og selskapsledelse som følger norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES).

Avinor Flysikring AS er et heleid aksjeselskap i Avinor AS. Styret i Avinor Flysikring består av eiervalgte og ansattvalgte medlemmer. Konsernsjef i Avinor AS er styreleder. Styrets arbeid skjer i henhold til aksjeloven, representasjonsforskriften og prinsipper for god eierstyring, herunder habilitetshensyn og hensiktsmessig fullmaktsstruktur.



1.11. Personal og organisasjon

I 2025 var det gjennomsnittlig 779 årsverk, hvorav ca. 14 er midlertidige årsverk. I tillegg til dette er det gjennomsnittlig 30 årsverk i flygelederelever. Ved slutten av 2025 var det 788 fast ansatte i Avinor Flysikring, hvorav 204 kvinner og 584 menn.

Ved utgangen av 2025 var det ingen ansatte i Avinor Flysikring som var helt eller delvis permittert. Sykefraværet for 2025 er 4,61 %, en økning fra 4,44% i 2024. Målet for sykefravær i 2025 var på 4,7 % eller lavere.

Det er i 2025 gjennomført medarbeiderundersøkelse (MU) i november, med en svarprosent på 84 % med generelt gode resultater.

Avinor Flysikring har i 2025 gjennomført «AFIS Grunnutdanning» der totalt 19 elever fullførte utdanningen. Ved utgangen av 2025 var 8 av dem autorisert som AFIS-fullmektiger. Høsten 2025 begynte 24 elever på Initial Training hos Czech Air Navigation services Institute. Disse elevene vil starte enhetstrening i Norge høsten 2026. I 2025 ble 18 flygelederelever sertifisert.

2. AVINOR FLYSIKRING MOT 2030 – STRATEGI, UTVIKLING OG PRIORITERINGER

2.1. Drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming og riktig servicenivå

Avinor Flysikrings førsteprioritet i årene fremover er å ivareta flysikkerheten og unngå alvorlige luftfartshendelser der Flysikring har vært medvirkende årsak. Selskapet er i ferd med å definere fremtidens operative konsept gjennom det såkalte «Fremtidens Flysikring i Avinor (FFA)», hvor målsettingen bl.a. er å sikre profesjonelle operasjoner hvor arbeidsprosessene er standardiserte, og tjenesteleveransene er tilpasset myndighetskrav og kundebehov hvor én felles ressurs- og bemanningsprosess implementeres. Avinor Flysikring har de neste årene en målsetting om å levere sikkerhets- og kapasitetsmål iht. gjeldende myndighetskrav og lufthavnenes definerte bestillinger. På grunn av den rådende geopolitiske situasjonen, er et tettere samarbeid mellom sivil og militær sektor avgjørende for å utnytte luftrommet best mulig og sikre tilstrekkelig beredskap og sikkerhet.

2.2. Bidra til å redusere utslipp av CO2 og sikre en bærekraftig flysikringstjeneste

EU har satt klimautfordringer høyt på dagsorden med tydelige fremtidige utslippskrav til luftfartssektoren, og reduserte klimagassutslipp fra flytrafikken og Avinors egen drift og energiforbruk, står helt sentralt i Avinors konsernstrategi. Avinor Flysikring skal bidra til å ivareta kravene og samtidig sikre bransjens konkurransedyktighet.

Flysikring AS vil fortsette å fokusere på effektivisering av luftrommet og samarbeide nasjonalt og internasjonalt for å finne tiltak som reduserer drivstofforbruk og klimagassutslipp. På lang sikt bidrar Avinor og Flysikring positivt for å legge til rette for utvikling, testing og operasjon av ny teknologi og et oppdatert regulatorisk rammeverk tilpasset dette, i et samarbeid med produsenter, operatører og myndigheter gjennom etablering av Norge som internasjonal arena for null- og lavutslippsluftfart. Dette arbeidet er finansiert over statsbudsjettet. I 2025 ble det testet et konsept der Bristow opererte et batterielektrisk fly fra produsenten Beta Technologies.



Prosjekter som allerede nå implementeres operativt og gir resultater er f.eks. overgangen fra bakkebasert navigasjon til satellittbasert (PBN) og innføring av kurvede innflyginger (RNP-AR). Prosjektet er nå i en overgang fra Fase I (langbaneplassene) til Fase II (kortbaneplassene) og vil fortsette å bidra til betydelig reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Internasjonalt vil Avinor jobbe med luftromseffektivisering i samarbeid med Eurocontrol, Borealis, CANSO, og ACI, samt delta i forskningsprosjektet SESAR 3 – CONCERTO Sol 2 (2023-2026) for å redusere klimapåvirkning fra utslipp i høye luftlag. Videre vil Free Route Airspace (FRA) utvides ytterligere frem mot 2027. Avinor Flysikring vil også levere på bærekraftmålene i utvalsplanen frem mot 2029 i referanseperiode 4 (RP4).

For nærmere informasjon om Avinors arbeid med klima og miljø, vises det til konsernets Års- og bærekraftrapport for 2025.

2.3. Gjennomføre et vellykket teknologiskifte

Avinor Flysikring vil i tiden fremover gjennomføre en omfattende teknologisk fornying, inkludert utvikling og innføring av ny teknologi i underveistjenesten (FAS) i partnerskap med internasjonale flysikrings- og systemleverandører. Teknologiskiftet vil imøtekomme felleseuropeiske krav, styrke sikkerhetsnivået og bidra til økt kapasitet i luftrommet.

Teknologiutviklingen vil bli innført i tråd med det europeiske veikartet for teknologiutvikling i SESAR og ATM Masterplan og vil inkludere digitalisering gjennom det såkalte «Digital European Sky-initiativet». Eksisterende teknologisk infrastruktur vil samtidig bli vurdert for utfasing ved innføring av ny teknologi, noe som også er viktig av bærekrafts- og miljøhensyn.

Utviklingen mot et digitalt europeisk luftrom er nødvendig for å møte fremtidige kapasitetsbehov og nye operative konsepter. En tjenesteorientert arkitektur (Service Oriented Architecture/SOA) muliggjør raskere utvikling, sikrer interoperabilitet og støtter felles sivil-militære løsninger. De regulatoriske kravene er ikke primært besluttet for å imøtekomme norske luftromsbrukeres behov, men legges til rette for å dekke felles-europeiske luftfartsbehov.

I tillegg har Avinor Flysikring i hele 2025 fokusert på å innføre implementering av såkalt multipel drift for fjernstyrte tårn ved Remote Tower-senteret i Bodø; noe som innebærer at én person vil kunne håndtere trafikken på flere lufthavner fra samme posisjon. Dette vil gi betydelige effektiviseringsmuligheter som bidrar til lavere utgifter og sikrer det gode rutetilbudet vi har i Norge i dag.

2.4. Kompetente medarbeidere i stand til å håndtere fremtidens Flysikring

Mennesker med riktig motivasjon, kompetanse og opplæringsmuligheter er nøkkelen til omstilling for å levere tjenester av høy kvalitet, både nå og fremover. Avinor Flysikrings personalstrategi er å prioritere en organisasjon som er rigget for teknologiskiftet og samtidig til enhver tid være i stand til å håndtere operativ drift. Ny teknologi og kunstig intelligens som støtter beslutninger, endrer oppgavene for både operativt og teknisk ansatte. Opplæring og sertifisering må moderniseres for å møte endrede roller i ATM og sikre at tjenesteyterne tiltrekker og beholder kompetent personell. Det vil fremover bli lagt til rette for en systematisk tilnærming til å utvikle medarbeidere og ledere for å sikre at man har kompetanse til å bruke nye



systemer, prosesser og teknologi. Bruk av simulator for opplæring av ny teknologi innen underveistjenesten vil bli igangsatt innen utgangen av 2027.

2.5. Konkurransedyktige og kostnadseffektive tjenester

Avinor Flysikring har som vedtatt strategi å optimalisere drift og driftskonsepter, samt standardisere ressursstyringen basert på faktiske data. Målet er å kunne håndtere økt trafikk uten at kostnadene øker tilsvarende.

Det er også en målsetting å sikre konkurransedyktige finansielle rammebetingelser gjennom tett dialog med myndighetene og luftromsbrukerne for å sikre at man forblir en utpekt tjenesteyter og foretrukken leverandør ved en eventuell fremtidig konkurransesituasjon. Flysikringstjenesten skal også levere iht. kostnadskravene i ytelsesplanen.

3. RISIKOFORHOLD

3.1. Risikovurderinger

Avinor Flysikring sitt hovedmål er sikker og stabil drift, med prosedyrer for å minimere risiko for ulykker og alvorlige hendelser. Virksomheten er eksponert for finansiell risiko. Andre viktige risikofaktorer er knyttet til gjennomføring av store teknologiprosjekter, sikkerhet, avgiftsutvikling, markedsmessige konsekvenser av krig, geopolitikk og uavklarte fremtidige rammebetingelser.

3.2. Trusselbildet for luftfarten

Luftfartssektoren må være forberedt på å operere i et mer krevende og uforutsigbart sikkerhetslandskap enn tidligere. Det samlede trusselbildet er alvorlig og kan få direkte betydning for luftfarten. Luftfarten må forholde seg til flere utfordringer, blant annet: økt risiko for cyberangrep mot flysikringstjenester og kritisk lufthavninfrastruktur, inkludert adgangs-, styrings- og driftssystemer, risiko for sabotasje mot sentrale systemer og infrastruktur, med potensielt alvorlige konsekvenser for drift og regularitet, sårbarheter i leverandørkjeder, særlig knyttet til avhengighet av utenlandske aktører og mulig uautorisert tilgang til systemer og sammensatte trusler som desinformasjon og påvirkningsoperasjoner, rettet mot flysikkerhet og tilliten til transportsektoren. Det er forventet at dette også kan gi effekter i form av økte drifts- og investeringskostnader fremover.

3.2.1 ATM Security

Den generelle sikkerhetssituasjonen er tilfredsstillende, med fokus på samordning av sikkerhetskultur og forberedelse på normal trafikk. Økt digitalisering krever håndtering av økt sårbarhet, spesielt innen cyber security, aktualisert av den forverrede sikkerhetssituasjonen i Europa og Norges økte forsvarsprioriteringer. Forsvarets interesser og nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover, og et tett samarbeid mellom Safety og Security-kompetansen i selskapet og Forsvaret er en prioritet.

I 2025 har trusselbildet for luftfarten, som del av kritisk nasjonal infrastruktur, blitt ytterligere tilspisset mtp statlig, og i særdeleshet russisk, etterretningsinnsamling. Den sikkerhetspolitiske situasjonen vurderes som forverret, og Avinor Flysikring har hatt en økning i antall registrerte hendelser og situasjoner i norsk luftrom knyttet til *jamming* og i den seneste tiden også *spoofing*. Det er også sterke indikasjoner på at det i Europa, inkludert



Norge, forekommer såkalte *ikke-attribuerte hybridangrep* mot både sivile og militære mål. Avinor Flysikrings rolle i en evt. krise, krig eller beredskapssituasjon får et stadig større fokus.

3.2.2 Styrket sivilt-militært samarbeid i en usikker geopolitisk situasjon

Geopolitiske spenninger fører til hyppige endringer i sivile trafikkstrømmer i luftrommet, samtidig som etterspørselen etter militær bruk av luftrommet øker kraftig. Militære aktører trenger dessuten økt treningskapasitet og operativ beredskap.

Styrket samarbeid mellom sivil og militær sektor er en nøkkelstrategi for å muliggjøre optimal utnyttelse av luftrommet, slik at man kan imøtekomme behovene til alle luftromsbrukere og sikre sikkerhet og beredskap i en usikker geopolitisk situasjon. Dette skiftende landskapet krever at Avinor Flysikring investerer i trygge, robuste ATM-systemer og kompetente fagfolk.

3.3. Finansielle risikofaktorer

Selskapets inntekter er utsatt for endringer i flytrafikk og tap av kunder. Den forverrede sikkerhetssituasjonen i Europa og Midtøsten skaper usikkerhet om fremtidig marked og inntektspotensial.

Uavklarte økonomiske rammebetingelser og avgiftsutvikling for underveistjenesten er en sentral strategisk risiko. Referanseperiodene RP3 (2020-2024) og RP4 (2025-2029) setter krav til leveranser og inntekter.

EU kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, Performance Review Board (PRB), har anbefalt at Norges innrapporterte ytelsesplan for referanseperiode 4 (RP4) godkjennes. I den videre prosessen vil innstillingen fra PRB bringes videre til besluttende organer som for Norges del omfatter ESA. Utover risikoen for at planen endelig godkjennes i ESA og de overnevnte trafikkrisikoene, er det risiko for at PRB ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt Regulatory Result iht. den årlige Monitoring Report og eventuelle økonomiske sanksjoner ved manglende oppfyllelse av myndighetskrav, som beskrevet i 3.4.

Det er flere sentrale forhold nytt utpekingsvedtak ikke regulerer på en bærekraftig måte, og staten pålegger fremdeles Avinor Flysikring en plikt til å levere sentrale tjenester uten en tilsvarende betalingsplikt for de som mottar tjenesten. En slik plikt er ikke økonomisk bærekraftig i det lange løp og vil innebære en risiko knyttet til selskapets fremtidige finansieringsevne.

Finansiell risiko knyttet til valutasvingninger håndteres med sikringsinstrumenter. Pensjonsforpliktelse er sensitive for økonomiske endringer. Styret er dekket av Avinor-konsernets styreansvarsforsikring, som dekker erstatningsansvar og saksomkostninger.

3.4. Risiko knyttet til manglende oppfylling av myndighetskrav

De regulatoriske kravene er ikke først og fremst besluttet for å imøtekomme norske luftromsbrukere, men å sikre langsiktige felles-europeiske luftfartsbehov. Avinor Flysikring har en finansiell risiko som ikke primært er knyttet til norsk luftfarts konkurransekraft, men til en forpliktelse om å gjennomføre store investeringer på vegne av det europeiske luftfartsnettverket.

Europeiske myndigheter stiller krav til en felles og samtidig gjennomføring av myndighetskravene, uavhengig av utgangspunktet til den enkelte tjenesteyter. Dette påvirker risikobildet negativt da



Avinor Flysikrings eksisterende operative system er helintegert, og utskiftingen av systemet blir dermed mer komplekst enn for andre europeiske tjenesteleverandørers systemer.

Re-planlegging og utsettelse av teknologiutviklingen for underveistjenesten i FAS-programmet innebærer blant annet at Norge ikke vil klare å gjennomføre flere sentrale europeiske myndighetskrav innen fastsatt frist. Dette gjelder bl.a. krav om innføring av datalink, en digitalisering av kommunikasjon mellom fly og lufttrafikkjenesten. Myndighetskravet er at datalinktjenester skulle innføres innen februar 2018. Samtidig ble det tatt en strategisk beslutning i Avinor om å innlemme datalinkkravet i FAS-programmet.

Forsinkelse av gjennomføring av FAS-programmet fører dermed til manglende oppfyllelse av europeiske myndighetskrav som Norge har forpliktet seg til gjennom EØS-avtalen med påfølgende mulige økonomiske EU-sanksjoner. Slike sanksjoner vil potensielt kunne medføre risiko for negativt omdømme og økonomisk tap, men forventes ikke å få konsekvenser for tjenesteutøvelsen som sådan.

4. ØKONOMI OG FINANS

4.1. Økonomiske resultater

I 2025 hadde Avinor Flysikring driftsinntekter på 2 666 millioner kroner, mot 2 389 millioner kroner i 2024, og et resultat etter skatt på 330 millioner kroner, mot 80 millioner kroner i 2024. Samlede driftskostnader før avskrivninger og nedskrivninger i 2025 utgjorde 2 306 millioner kroner, mot 2 245 millioner kroner i 2024.

Selskapet hadde i perioden et driftsresultat på 320 millioner kroner. Avskrivninger utgjorde 40 millioner kroner. Driftsmarginen var på 12 %. Netto finansresultat utgjorde 103 millioner kroner. Selskapets skattekostnad i 2025 er 93 millioner kroner. Balanseførte prosjektkostnader per 31. desember 2025 utgjorde 169 millioner kroner og er klassifisert som anlegg under utførelse i balansen.

Selskapet oppnår i 2025 et relativt godt resultat som følge av blant annet ca. 90 millioner kroner i positive effekter av risikodelingsmekanismer for tidligere år innen ytelsesstyringen for Underveisavgifter og ca. 93 millioner kroner i positive effekter av planendringer innenfor pensjon.

Negativt estimatavvik i pensjoner ført over OCI for 2025 er 26 millioner kroner før skatt, kommer av endringer i de økonomiske forutsetningene. Nærmere beskrivelser vedr. pensjoner er beskrevet i note 21 til regnskapet.

Det ble i 2024 gjort nedskrivning av eiendelene i Underveistjenester, basert på usikkerheten som forelå rundt ytelsesplan for RP4 (referanseperiode 4). Som nevnt under 3.3 så har Performance Review Board (PRB) våren 2026 kommet med anbefaling om at den reviderte innrapporterte ytelsesplanen godkjennes. Basert på de nye opplysningene vil det foretas en reversering av hele eller deler av nedskrivningen i 2026, viser til nærmere omtale i note 12.

4.2. Kontantstrøm og kapitalstruktur

Selskapet hadde en netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på -13 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 40 millioner



kroner, hvorav 20 millioner kroner gjelder avskrivninger av rett til bruk av eiendeler etter regnskapsstandard for leieavtaler (IFRS 16), og forskjell mellom kostnadsført pensjon og faktiske innbetalinger med 16 mnok. Kontantstrømeffekt fra leiekostnader er 24 millioner kroner. Av finanskostnader er 4 millioner kroner uten kontantstrømeffekt.

Selskapets total kapital pr. 31. desember 2025 utgjorde 3 974 millioner kroner mot 3 483 millioner kroner per 31. desember 2024. Egenkapitalprosent per 31. desember 2025 er 21,5 %, mot 24,4 % per 31. desember 2024. Effekter av endringer i økonomiske forutsetninger som er lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelse, er ført over utvidet resultat (OCI).

Avinor Flysikring hadde per 31. desember 2025 ikke rentebærende gjeld med kontantstrømeffekt, og likviditetsreserven utgjorde 2 325 millioner kroner i fordring innestående som en del av konsernkontoordningen i Avinor-konsernet.

4.3. Disponering av resultatet

Styret foreslår at overskuddet på 330 millioner kroner overføres annen egenkapital. Det avgis konsernbidrag til morselskap Avinor AS på 391 millioner kroner, med egenkapitaleffekt 305 millioner kroner. For øvrige bevegelser i egenkapital vises det til note 20 Egenkapital.

Basert på ledelsesgodkjente prognoser, og en forsvarlig egenkapital og likviditet, er årsregnskapet for 2025 utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift (jf. paragraf 3-3a i regnskapsloven). Styret bekrefter at forutsetningen for fortsatt drift er til stede.

Egenkapitalen i Avinor Flysikring er svært volatil for endringer i pensjonsforpliktelsen. Styret overvåker utviklingen, og iverksetter nødvendige tiltak ved behov. Selskapet hadde per 31. desember 2025 tilfredsstillende likviditet og forsvarlig egenkapital.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for god innsats i Avinor Flysikring.

Oslo, 8. april 2026

Abraham Foss
Styreleder

Thomas Øyn
Nestleder

Lars Vågsdal

Dorothy-Anne Billett

Mari Cybelle Hermansen

Caroline Rostrup

Jim Tørlen

Simen Utvik Inderhaug

Jan Gunnar Pedersen
Administrerende direktør



5. VEDLEGG

5.1. INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD

Avinor, herunder Avinor Flysikring, arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre diskriminering. I tillegg jobber vi for å hindre mobbing, trakassering, kjønnsbasert vold og seksuell trakassering med spesielt fokus på holdningsskapende arbeid. Alle ansatte skal ha like muligheter i konsernet og det er nulltoleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere.

Avinorkonsernet har overordnede prinsipper for mangfold og likestilling og hindring av diskriminering, som er offentliggjort på www.avinor.no. Det legges vekt på at alle ansatte skal ha like muligheter i selskapet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne og etnisk eller kulturell bakgrunn.

5.1.1. Kjønnbalanse

Av de 843 ansatte ved utgangen av 2025, var det 220 kvinner og 623 menn.

	Kvinner	Menn
Kjønnbalanse i virksomheten K/M	26 %	74 %
Andel K/M i midlertidig stilling	32 %	68 %
Andel K/M i deltid	50 %	50 %
Andel K/M som har tatt ut foreldrepermisjon*	22 %	78 %
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltid (minst annet hvert år)	0 %	0 %

Tabellen over viser fordelingen av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- og deltidsstilling. Tallene inkluderer flygelederelever. Avinor flysikring hadde ved årsskiftet 22 midlertidige årsverk, hvorav 7 kvinner og 15 menn. Ved årsskiftet var det 10 ansatte i deltidsstillinger i 2025, hvorav 5 var kvinner og 5 var menn.

Ved utgangen av 2025 var det ingen kvinner i toppledelsen av Avinor Flysikring.

5.1.2. Avinor Flysikrings arbeid med mangfold

Avinor jobber aktivt for likestilling og mangfold. Mangfoldsløftene som ble lansert i 2023 er grunnlaget for dette arbeidet. Det legges til rette for at alle medarbeidere i Avinor skal ha like muligheter for å bruke sin kompetanse og bakgrunn. At våre ansatte er ulike ser vi på som et strategisk konkurransefortrinn. Avinors mangfoldsløfter er:

- Vi skal være kjent for å verdsette menneskelige forskjeller, store og små, som en styrke for Avinor.
- Alle skal ha like muligheter i Avinor, og vi har null toleranse for diskriminering og forskjellsbehandling på alle nivåer.
- Alle ansatte skal bidra til et inkluderende arbeidsmiljø som støtter opp om våre verdier åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert.



- Alle ledere skal aktivt oppmuntre til, legge til rette for og være rollemodeller for mangfold. Vi skal våge å gi alle ansatte tillit og muligheter til å lykkes. Gjennom det utgjør vi en forskjell for våre ansatte og samfunnet vi er en del av.
- Avinor skal ha ansatte på tvers av flere generasjoner med ulik kompetanse og bakgrunn. Kunnskapen og erfaringen til våre mest erfarne medarbeidere skal verdsettes, sammen med tankegangen og perspektivene til nye- og unge ansatte.

Mangfold er et viktig strategisk virkemiddel for Avinor, og kan være et konkurransefortrinn både i forhold til hva vi leverer, og for vår evne til å tiltrekke og utvikle våre ansatte. Det at folk er ulike, gjør Avinor og våre ansatte bedre. Ulikhet i kjønn, alder, kompetanse, kulturell bakgrunn, erfaring, funksjonsevne, seksuell orientering, etnisitet og livssyn gir oss flere og bedre perspektiver.

Avinor arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, og hindre diskriminering. I tillegg jobber vi for å hindre mobbing, trakassering, kjønnsbasert vold og seksuell trakassering med spesielt fokus på holdningsskapende arbeid. Alle ansatte skal ha like muligheter i konsernet og det er null toleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og beholde de vi trenger for å lykkes med fremtidens oppgaver.

Det faktum at Avinor og Flysikring i løpet av den kommende tiårsperioden vil ha behov for et stort antall nye medarbeidere, gir oss gode forutsetninger for å arbeide målrettet med en langsiktig agenda for økt mangfold.

Det er videre lagt vekt på økt mangfold innen flygeleder- og AFIS- yrket gjennom de rekrutteringskampanjene som gjennomføres i selskapet. I løpet av 2025 ble det gjennomført ett AFIS opptak, hvor 31 % av søknadsmassen på 86 kandidater var kvinnelige søkere, og av 19 elever var 26 % kvinner. Flygelederopptak, hvor 35 % av søknadsmassen på 415 kandidater var kvinnelige søkere, og av 24 elever var 16 % kvinner.

5.1.3. Kartlegging av lønn

Avinor skal gi kvinner og menn lik lønn for likt arbeid og arbeid av lik verdi. Det skal være åpenhet rundt kriterier for lønnsregulering. Avinor har ikke bonuser eller andre skattemessige naturalytelser. Avinor Flysikring har tariffavtaler som dekker alle ansattgrupper. Avinors største, og mannsdominerte yrkesgrupper har tariffestet normallønn og tillegg. Ledelse og kvinnedominerte funksjonærgrupper har i hovedsak individuelt fastsatt lønn.

Avinor kartla i 2025 lønnsforskjeller mellom kvinner og menn på konsernivå, uten at det framkom forskjeller av betydning. Det var et særskilt fokus på dette ved gjennomføring av lønns- og prestasjonssamtaler i forbindelse med lønnsoppgjøret 2025.

5.1.4. Bevisstgjøring og mangfold

I 2025 ble både kvinnedagen og Pride markert internt og på lufthavnene. Markeringene synliggjør Avinors verdier, og bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte.

Flysikring etablerte et nettverk for kvinnelige ledere som har som formål å bygge relasjoner på tvers i organisasjonen og sammen se på hva som skal til for å motivere unge (kvinner og



menn) til å søke/ta på seg lederoppgaver/ansvar. Planen fremover er å komme med innspill til en handlingsplan for økt mangfold.

Avinor Flysikring jobber aktivt for å skape en virksomhet med plass til alle gjennom å forebygge sykefravær og frafall fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. Avinor Flysikring deltar med representanter inn i et partssammensatt IA-utvalg underlagt det sentrale Arbeidsmiljøutvalget i Avinor.

IA-utvalgets oppgaver skal støtte opp om den forebyggende sykefraværsoppfølgingen i konsernet og arbeide for preventiv tiltaksbygging i alle deler av organisasjonen.

5.1.5. Arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Avinor Flysikring jobber systematisk med HMS for å forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom, med vekt på kontinuerlig forbedring. H1 og H2 verdi for 2025 var hhv. 0,8 og 0,8. Det var ingen alvorlige personskader. De viktigste aktivitetene i 2025 har vært:

- HMS-arbeidet i 2025 bygget videre på den konsernfelles HMS-strategien for 2023-2025 som ble utarbeidet og besluttet i 2022.
- HMS-arbeidet mellom Avinor AS og Avinor Flysikring har blitt mer samkjørt, bl.a. innen styringssystem, gjennom felles prosedyrer, opplæring og oppbygging av et felles HMS-nettsted.
- Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har blitt styrket og arbeidet tydeliggjort: AMU ble i 2025 omorganisert med hyppigere møter, oppdatert agenda og referatstruktur, samt mer fokus på relevante saker og systematisk behandling.
- IA-arbeid har blitt prioritert gjennom etablering som fast tema på AMU-agendaen to ganger i året.
- HMS-risikovurderinger har vært løftet som et sentralt fokusområde. Det har vært utarbeidet en ny mal, og jobbet målrettet for at alle områder skulle gjennomføre eller oppdatere risikovurderinger.
- HMS-avdelingen har i samarbeid med vernetjenesten jobbet med å revidere Grunnkurs Arbeidsmiljø for verneombud og AMU-medlemmer.
- HMS-avdelingen har jobbet for å gjøre seg mer kjent og tilgjengelig for ansatte i Avinor Flysikring.

Det vises til Avinors års- og bærekraftsrapport, kapittel 5. Årsregnskapet er publisert på Avinors nettsider, www.avinor.no.



Innhold

Resultatregnskap	2
Utvidet resultat	3
Balanse - eiendeler	4
Balanse – egenkapital og gjeld	5
Kontantstrømoppstilling.....	6
Noter til regnskapet	7
Note 1. Generell informasjon	8
Note 2. Regnskapsprinsipper.....	8
Note 3. Finansielle risikofaktorer.....	13
Note 4. Driftsinntekter	15
Note 5. Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser.....	15
Note 6. Andre driftskostnader	16
Note 7. Finansresultat.....	17
Note 8. Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner	17
Note 9. Immaterielle eiendeler	19
Note 10. Varige driftsmidler.....	20
Note 11. Anlegg under utførelse	21
Note 12. Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler.....	21
Note 13. Leieavtaler	23
Note 14. Investering i datterselskaper	24
Note 15. Derivater	25
Note 16. Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer.....	25
Note 17. Mellomværende med selskap i samme konsern.....	26
Note 18. Bankinnskudd, kontanter og lignende	26
Note 19. Aksjekapital, aksjonærinformasjon med videre	26
Note 20. Egenkapital.....	27
Note 21. Pensjonsforpliktelser	27
Note 22. Andre avsetninger og forpliktelser.....	30
Note 23. Annen kortsiktig gjeld	31
Note 24. Hendelser etter balansedagen	31



Resultatregnskap

1. januar - 31. desember

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Driftsinntekter			
Underveistjenester		1 690,2	1 444,6
Tårntjenester		568,6	544,1
AFIS		232,0	234,1
Andre driftsinntekter		174,9	165,7
Driftsinntekter	4	2 665,8	2 388,5
Driftskostnader			
Varekostnader		5,5	8,2
Lønn og personalkostnader	5	1 439,1	1 408,9
Avskrivninger	9, 10, 13	40,0	42,9
Nedskrivninger	9, 10, 11, 12	(0,0)	118,3
Andre driftskostnader	6	860,9	827,4
Driftskostnader		2 345,6	2 405,6
Driftsresultat		320,2	(17,2)
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	7	97,7	101,1
Finanskostnader	7	(4,6)	(4,7)
Netto valutagevinst	7	10,0	22,7
Finansresultat		103,1	119,1
Resultat før skattekostnad		423,3	101,9
Skattekostnad	8	(93,1)	(22,4)
Årsresultat		330,3	79,5
Tilordnet:			
Aksjonær		330,3	79,5



Utvidet resultat

1. januar - 31. desember

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Årsresultat		330,3	79,5
Aktuarielle gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	21	(25,6)	436,7
Skatteeffekt	8	5,6	(96,1)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		(19,9)	340,6
Utvidet resultat etter skatt		(19,9)	340,6
Årets totalresultat		310,3	420,1
Tilordnet:			
Aksjonær		310,3	420,1



Balanse - eiendeler

31. desember

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel	8	463,5	464,8
Andre immaterielle eiendeler	9	9,0	11,3
Sum immaterielle eiendeler		472,5	476,1
Varige driftsmidler			
Varige driftsmidler	10	289,3	292,5
Anlegg under utførelse	11	169,2	124,7
Bruksretteeiendeler	13	117,4	137,3
Sum varige driftsmidler		575,8	554,6
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i datterselskap	14	0,2	0,2
Sum finansielle anleggsmidler		0,2	0,2
Sum anleggsmidler		1 048,6	1 031,0
Omløpsmidler			
Fordringer	16, 17	2 925,4	2 451,7
Derivater	15	0,5	0,3
Bankinnskudd, kontanter og lignende	18	-	-
Sum omløpsmidler		2 925,9	2 452,0
Sum eiendeler		3 974,5	3 483,0



Balanse – egenkapital og gjeld

31. desember

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	19, 20	144,8	144,8
Overkurs	20	445,4	445,4
Annen innskutt egenkapital	20	991,0	991,0
Sum innskutt egenkapital		1 581,1	1 581,1
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital ikke resultatført	20	(689,0)	(669,1)
Annen egenkapital	20	(36,1)	(61,7)
Sum opptjent egenkapital		(725,1)	(730,7)
Sum egenkapital		856,0	850,4
Gjeld og forpliktelse			
Avsetning for forpliktelse			
Pensjonsforpliktelse	21	1 919,3	1 878,3
Annen forpliktelse	22	(0,0)	(0,0)
Sum forpliktelse		1 919,3	1 878,3
Langsiktig gjeld			
Derivater	15	-	3,7
Leieforpliktelse	13	109,6	133,1
Sum langsiktig gjeld		109,6	136,8
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		76,5	69,7
Betalbar skatt	8	0,2	0,1
Skyldige offentlige avgifter		50,4	69,7
Derivater	15	4,6	16,2
Leieforpliktelse	13	27,3	23,5
Konsernbidrag	20	390,7	-
Annen kortsiktig gjeld	17, 22, 23	539,9	438,3
Sum kortsiktig gjeld		1 089,5	617,5
Sum gjeld		3 118,5	2 632,6
Sum egenkapital og gjeld		3 974,5	3 483,0

Oslø, 8. april 2026

Abraham Foss Styreleder	Thomas Øyn Nestleder	Lars Vågsdal	Dorothy-Anne Billett	Mari Cybelle Hermansen
Caroline Rostrup	Jim Tørlen	Simen Utvik Inderhaug	Jan Gunnar Pedersen Administrerende direktør	

Avinor Flysikring AS – Årsrapport 2025 | 5



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
5266119FF2CE4F1D96B71CAFBC226397

Kontantstrømoppstilling

1. januar - 31. desember

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Resultat før skatt		423,3	101,9
Av- og nedskrivninger	9, 10, 11, 12	40,0	161,2
Netto tap/(gevinst) ved avgang anleggsmidler		-	0,5
Netto finansposter	7	(103,1)	(119,1)
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(13,0)	(1,8)
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(20,7)	(14,8)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger		15,5	(121,1)
Endringer i andre tidsavgrensingsposter		(37,7)	(10,2)
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		(326,3)	12,4
Innbetaling av renter		8,7	10,4
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		(13,2)	19,3
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		(58,9)	(65,5)
Konserninterne renter		96,3	96,9
Konsernbidrag		-	(30,8)
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		37,3	0,6
Utbetaling av renter		(0,3)	(0,0)
Betaling av renter etter IFRS 16	13	(4,2)	(4,5)
Nedbetaling av leieforpliktelser etter IFRS 16	13	(19,7)	(15,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(24,1)	(19,8)
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		(0,0)	0,0
Kontanter og kontantekvivalenter 1. januar		0,0	-
Kontanter og kontantekvivalenter 31. desember	18	(0,0)	0,0



Noter til regnskapet

- Note 1. Generell informasjon
- Note 2. Regnskapsprinsipper
- Note 3. Finansielle risikofaktorer
- Note 4. Driftsinntekter
- Note 5. Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- Note 6. Andre driftskostnader
- Note 7. Finansresultat
- Note 8. Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner
- Note 9. Immaterielle eiendeler
- Note 10. Varige driftsmidler
- Note 11. Anlegg under utførelse
- Note 12. Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler
- Note 13. Leieavtaler
- Note 14. Investering i datterselskaper
- Note 15. Derivater
- Note 16. Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer
- Note 17. Mellomværende med selskap i samme konsern
- Note 18. Bankinnskudd, kontanter og lignende
- Note 19. Aksjekapital, aksjonærinformasjon med videre
- Note 20. Egenkapital
- Note 21. Pensjonsforpliktelser
- Note 22. Andre avsetninger og forpliktelser
- Note 23. Annen kortsiktig gjeld
- Note 24. Hendelser etter balansedagen



Note 1. Generell informasjon

Avinor Flysikring AS er et aksjeselskap registrert i Norge. Avinor Flysikring AS leverer tårntjenester på lufthavner, flygekontrolltjeneste og AFIS-tjeneste for trafikken i norsk luftrom.

Selskapet har sitt hovedkontor i Dronning Eufemias gate 6A, Oslo.

Årsregnskapet til Avinor Flysikring AS for regnskapsåret 2025 ble vedtatt av styret den 8. april 2026.

Note 2. Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er avlagt i henhold til regnskapsloven § 3-9 og Forskrift om forenklet IFRS fastsatt av Finansdepartementet 2014. Dette innebærer i hovedsak at innregning og måling følger internasjonale regnskapsstandarder (IFRS) og presentasjon og noteopplysninger er i henhold til norsk regnskapslov og god regnskapskikk.

Regnskapet for Avinor Flysikring AS er omfattet i konsernregnskapet til Avinor AS (morselskap) - org.nr. 985 198 292. Etter reglene i regnskapsloven § 3-7 "Unntak for konsernregnskapsplikt for morselskap i underkonsern" utarbeides det ikke konsernregnskap. Det henvises følgelig til Avinor sitt konsernregnskap som finnes på selskapets hjemmesider: avinor.no

2.1 Forenklet IFRS

Selskapet har anvendt følgende forenklinger fra innregnings- og vurderingsreglene i IFRS:

- IFRS 1 nr 7 om videreføring av anskaffelseskost på investeringer i datterselskap, tilknyttede selskap og felles kontrollert virksomhet
- IAS 10 nr 12 og 13 fravikes slik at utbytte og konsernbidrag regnskapsføres i samsvar med regnskapslovens bestemmelser
- IAS 28 og IAS 31 fravikes slik at kostmetoden er benyttet for investeringer i tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet

Konsernbidrag

Konsernbidrag som avgis til morselskapet regnskapsføres direkte mot annen egenkapital. Avgitt konsernbidrag regnskapsføres netto (etter skatt). Mottatt konsernbidrag fra mor regnskapsføres som innskutt annen egenkapital.

2.2 Grunnlag for utarbeidelse av årsregnskapet

Selskapsregnskapet legger til grunn prinsippene i et historisk kost regnskap, med unntak av finansielle instrumenter til virkelig verdi.

2.3 Segmentinformasjon

Selskapet er organisert som ett rapporterende segment.

2.4 Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på balansetidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden.

2.5 Bruk av estimater

Ved utarbeidelse av årsregnskapet har selskapets ledelse benyttet estimater basert på beste skjønn og forutsetninger som er vurdert å være realistiske. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke selskapets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat.



Selskapets mest vesentlige regnskapsestimater/antagelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster:

- Avskrivninger på varige driftsmidler
- Netto pensjonsforpliktelse

2.6 Prinsipper for inntektsføring

Selskapets inntekter består hovedsakelig av flysikringsavgifter. Avgiftene inkluderer underveisavgifter, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, hvor underveisavgiften er den vesentligste inntektskilden.

Underveisavgiften innteksføres løpende per måned, basert på faktiske flyvninger. Mer-/mindre inntekt, som oppstår når avregnet inntekt divergerer fra periodens inntektsramme satt av Eurocontrol, balanseføres ikke. Denne mer-/mindre inntekten, kan kun gjøres opp gjennom regulering av fremtidige avgiftspriser, som innebærer en forutsetning om fremtidige flyvninger og er følgelig ikke kvalifisert som en balansepost iht. IFRS.

Inntekt fra kontrakter med kunder

Trafikkinntekter og inntekter fra salg av varer og tjenester innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, og da til et beløp som gjenspeiler vederlaget selskapet forventes å ha rett til i bytte for disse varene eller tjenestene.

Selskapet anskaffer utstyr og reservedeler i tilknytning til sine inntektsavtaler. Slike kontraktseiendeler balanseføres til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kontraktseiendeler kostnadsføres etter forbruk og salg.

Leieinntekter

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid.

2.7 Inntektsskatt

Skattekostnad består av betalbar skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt/skattefordel er beregnet på alle forskjeller mellom regnskapsmessig og skattemessig verdi på eiendeler og gjeld.

Utsatt skattefordel er regnskapsført når det er sannsynlig at selskapet vil ha tilstrekkelige skattemessige overskudd i senere perioder til å nyttiggjøre skattefordelen. Selskapet regnskapsfører tidligere ikke regnskapsført utsatt skattefordel i den grad det har blitt sannsynlig at selskapet kan benytte seg av den utsatte skattefordelen. Likeledes vil selskapet redusere utsatt skattefordel i den grad selskapet ikke lenger anser det som sannsynlig at det kan nyttiggjøre seg av den utsatte skattefordelen.

Utsatt skatt og utsatt skattefordel er målt basert på forventet fremtidig skattesats knyttet til postene hvor den midlertidige forskjellen har oppstått. Utsatt skatt og utsatt skattefordel føres opp til nominell verdi og er klassifisert som immaterielt eiendel (langsiktig forpliktelse) i balansen.

Skattekostnaden består av betalbar skatt og utsatt skatt. Skatt blir resultatført, bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført direkte mot egenkapitalen. Hvis det er tilfellet, blir skatten også ført direkte mot egenkapitalen.

2.8 Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres første gang til anskaffelseskost. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmiddelet.

Påfølgende utgifter legges til driftsmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat, når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet, og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultat i den perioden utgiftene pådras.



Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres fram til eiendelen er klar til påtenkt bruk.

Tomter, boliger og anlegg under utførelse avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter lineær metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

• Bygninger og fast eiendom	10-50 år
• Veier, anlegg m.m.	5-50 år
• Banesystem	15-50 år
• Transportmidler	3-20 år
• Andre anleggsmidler	5-15 år

Driftsmidlenes utnyttbare levetid revurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig. Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgpris og balansesført verdi.

2.9 Leieavtaler

Selskapet som leietaker

Selskapet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel med en tilhørende leieforpliktelse fra det tidspunkt selskapet får rådighet over eiendelen. Hver leiebetaling fordeles mellom finanskostnad og forpliktelse. Finanskostnaden resultatføres over leieperioden etter en rente som medfører en konstant periodisk rente på gjenværende balanseført leieforpliktelse for hver periode. Bruksretteiendeler avskrives over det korteste av kontraktperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Bruksretteiendeler og leieforpliktelser blir ved førstegangs innregning målt til virkelig verdi. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalinger i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik selskapets marginale lånerente på avtalens etableringstidspunkt. Bruksretteiendeler måles til kost og tilsvarer beløpet ved første gangs innregning av leieforpliktelsene. Leiebetalinger for korttids leieavtaler og leieavtaler av mindre verdi kostnadsføres løpende. Selskapet har videre benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler.

Selskapet som utleier

Selskapet presenterer eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen. Leieinntekten inntektsføres lineært over leieperioden.

2.10 Finansielle eiendeler

Selskapet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier:

1. Til virkelig verdi over resultatet
2. Lån og fordringer

Klassifiseringen avhenger av hensikten med eiendelen. Ledelsen klassifiserer finansielle eiendeler ved anskaffelse.

Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Finansielle eiendeler til virkelig verdi består av finansielle derivater med positiv markedsverdi. Eiendeler i denne kategorien klassifiseres som omløpsmidler hvis de forventes å bli realisert innen 12 måneder etter balansedagen.

Lån og fordringer

Lån og fordringer er finansielle eiendeler som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle eiendelene omsettes ikke i et aktivt marked. De klassifiseres som omløpsmidler, med



mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som anleggsmidler. Lån og fordringer klassifiseres som "kundefordringer og andre fordringer" i balansen.

På hver balansedag vurderer selskapet om det finnes objektive indikatorer som tyder på verdiforringelse av enkelte eiendeler eller grupper av finansielle eiendeler. Nedskrivning gjøres om en verdiforringelse antas å være vesentlig og ha varig karakter.

Vanlige kjøp og salg av finansielle eiendeler regnskapsføres på avtaletidspunktet, som er den dagen selskapet forplikter seg til å kjøpe eller selge eiendelen.

Alle finansielle eiendeler som ikke regnskapsføres til virkelig verdi over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter.

Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi over resultat regnskapsføres ved anskaffelsen til virkelig verdi og transaksjonskostnader resultatføres.

Finansielle eiendeler fjernes fra balansen når rettighetene til å motta kontantstrømmer fra investeringen opphører eller når disse rettighetene er blitt overført og selskapet i hovedsak har overført all risiko og hele gevinstpotensialet ved eierskapet.

2.11 Derivater og sikring

Derivater balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås, og deretter løpende til virkelig verdi. Regnskapsføringen av tilhørende gevinster og tap avhenger av hvorvidt derivatet er utpekt som et sikringsinstrument, og hvis dette er tilfelle, typen av sikring. Selskapet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som en sikring av en bestemt risiko knyttet til en balanseført eiendel, forpliktelse eller svært sannsynlig fremtidig transaksjon (kontantstrømsikring).

Virkelig verdi av et sikringsderivat klassifiseres som anleggsmiddel eller langsiktig gjeld dersom gjenværende løpetid på sikringsobjektet er lenger enn 12 måneder og som omløpsmiddel eller kortsiktig gjeld dersom gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Derivater holdt for handelsformål klassifiseres som omløpsmiddel eller kortsiktig gjeld.

Selskapet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. For kraft benyttes kraftderivater handlet på NordPool. Disse derivatene kvalifiserer ikke for sikringsbøkføring.

Endringer i virkelig verdi på derivater som ikke kvalifiserer for sikringsbøkføring resultatføres som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto" eller som "Finanskostnader" netto. Derivatene vurderes til virkelig verdi over resultat.

2.12 Finansielle forpliktelser

Selskapet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier:

1. Virkelig verdi over resultat
2. Andre finansielle forpliktelser

Klassifiseringen avhenger av hensikten med forpliktelsen. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultatet

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi består av finansielle derivater med negativ markedsverdi. Derivatene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås. Ved etterfølgende måling resultatføres endringer i virkelig verdi. Forpliktelser i denne kategorien klassifiseres som kortsiktig gjeld hvis de forventes å forfalle innen 12 måneder etter balansedagen.

Andre finansielle forpliktelser

Andre finansielle forpliktelser er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres



til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

2.13 Derivater som ikke er sikringsinstrumenter

Finansielle derivater som ikke er regnskapsført som sikringsinstrumenter vurderes til virkelig verdi. Endringer i virkelig verdi resultatføres løpende.

2.14 Kundefordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. For kundefordringer uten vesentlige finansieringskomponent benyttes en forenklet modell, hvor det avsettes for forventet tap over hele levetiden fra førstegangs balanseføring.

2.15 Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste verdi av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen.

2.16 Bankinnskudd, kontanter og lignende

Bankinnskudd, kontanter og lignende består i sin helhet av bankbeholdning.

2.17 Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Første års avdrag på langsiktig gjeld er klassifisert som kortsiktig gjeld. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi, og verdifallet ikke forventes å være forbigående. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke-finansielle eiendeler. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke - finansielle eiendeler.

2.18 Pensjoner

Selskapet har to hovedordninger for pensjoner: ytelsespensjon og innskuddspensjon.

Ytelsespensjon

En ytelsesbasert pensjonsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingene er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedato minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet i den samme valuta som ytelsen vil bli betalt og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

Endringer i forutsetninger, grunnlagsdata og pensjonsplanens ytelser som gir opphav til regnskapsmessig tap eller gevinst blir regnskapsført over utvidet resultat i den perioden de oppstår.



En endring av ytelsene som er henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet etter hvert som endringene gjennomføres.

Innskuddspensjon

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosentsats av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

2.19 Avsetning for forpliktelser

Selskapet regnskapsfører avsetninger for forpliktelser når det eksisterer en juridisk eller selvpålagt forpliktelse som følge av tidligere hendelser, det er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen vil komme til oppgjør ved en overføring av økonomiske ressurser, og forpliktelsens størrelse kan estimeres med tilstrekkelig grad av pålitelighet. Det avsettes ikke for fremtidige driftstap.

Avsetninger måles til nåverdien av forventede utbetalinger for å innfri forpliktelsen. Det benyttes en diskonteringsrate før skatt som reflekterer nåværende markedssituasjon og risiko spesifikk for forpliktelsen. Økningen i forpliktelsen som følge av endret tidsverdi føres som finanskostnad.

2.20 Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

2.21 Konsernregnskap

Konsernspissen Avinor AS utarbeider konsernregnskap. Konsernregnskap kan innhentes fra Avinor AS sin nettside www.avinor.no

2.22 Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer. Konsernkontoordningen er klassifisert som konsernmellomværende i balansen.

Note 3. Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (inkludert valutarisiko, virkelig verdi renterisiko, flytende rente risiko og prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på å begrense volatiliteten i selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

Risikostyringen for selskapet ivaretas av en sentral finansavdeling i Konsernet i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av konsernstyret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det er etablert retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, bruk av finansielle derivater og øvrige finansielle instrumenter samt investering av overskuddslikviditet.

Markedsrisiko

Valutarisiko

Selskapet er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Selskapet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Valutarisiko blir beregnet for hver utenlandsk valuta og tar hensyn til eiendeler og gjeld, ikke balanseførte forpliktelser og svært



sannsynlige kjøp og salg i den aktuelle valutaen. Selskapet har per 31.12.2025 inngått 11 valutaterminkontrakter.

Omtrent halvparten av selskapets inntekter, fra underveistjenester, faktureres ut i euro. Unit rate er fastsatt i norske kroner, men omregnes til euro etter gjennomsnittskurs for måneden forut for måneden det faktureres for. Dette medfører at selskapet er eksponert for valutasingninger i kursen som er benyttet i fakturering til den kursen som gjelder når Avinor Flysikring AS mottar innbetaling.

Kredittrisiko

Selskapet har i det vesentligste kredittrisiko knyttet til kundefordringer og andre kortsiktige fordringer. Selskapet har retningslinjer for å påse at kreditt som regel kun gis til kunder som ikke har hatt vesentlige problemer med betaling tidligere. Nye kunder vurderes med hensyn til kredittverdighet.

Selskapet avsetter til tap på kundefordringer på russiske luftrombrukere. Ut over dette har selskapet ingen vesentlig kredittrisiko knyttet til en enkelt motpart eller flere motparter som kan sees på som en gruppe pga likheter i kredittrisikoen.

Selskapets kredittrisiko anses i en normalssituasjon som lav. Som følge av sikkerhetssituasjonen i Europa har denne risikoen vært økende de siste årene og forventes også å være høyere enn normalnivåer de nærmeste årene.

Selskapet har ikke garantert for tredjeparters gjeld.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller. Selskapets strategi for å håndtere likviditetsrisiko er å ha tilstrekkelig med likvider til enhver tid for å kunne innfri sine finansielle forpliktelser ved forfall, både under normale og ekstraordinære omstendigheter, uten å risikere uakseptable tap.

Selskapet inngår i konsernkontosystemet til Avinor AS.

Andre noteopplysninger

Ingen finansielle eiendeler har blitt reklassifisert på en slik måte at verdsettelsesmetode har blitt endret fra amortisert kost til virkelig verdi eller motsatt.

Virkelig verdi av derivater som er utpekt som sikringsinstrumenter er regnskapsført som derivater under omløpsmidler/kortsiktig gjeld eller finansielle anleggsmidler/langsiktig gjeld avhengig av forfallstidspunktet til det tilhørende sikringsobjektet.

Selskapet har implementert endringene i IFRS 7 knyttet til finansielle instrumenter målt til virkelig verdi på balansedagen.

Endringene krever presentasjon av virkelig verdimålinger pr nivå med følgende nivåinndeling for måling av virkelig verdi:

- 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)

Følgende tabell presenterer selskapets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi:



Per 31. desember 2025

Beløp i MNOK	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	0,5	-	0,5
Eiendeler	-	0,5	-	0,5
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	-	4,6	-	4,6
Forpliktelser	-	4,6	-	4,6

Per 31. desember 2024

Beløp i MNOK	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	0,3	-	0,3
Eiendeler	-	0,3	-	0,3
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	-	20,0	-	20,0
Forpliktelser	-	20,0	-	20,0

Note 4. Driftsinntekter

Av selskapets totale inntekter i 2025 utgjør 838,0 millioner kroner konserninterne inntekter (2024: 794,8 millioner kroner).

Note 5. Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Lønninger		1 121,2	1 064,8
Arbeidsgiveravgift		147,1	105,4
Pensjonskostnader	21	147,8	236,4
Andre ytelser		22,9	2,3
Lønn og personalkostnader		1 439,1	1 408,9

Sum lønnskostnader er redusert med:

Balansførte lønnskostnader	0,2	0,5
Gjennomsnittlig antall årsverk	809	795

Avinorkonsernet har søkt om refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonen ble godkjent og utbetalt i 2024. For Avinor Flysikring AS utgjorde refusjonsbeløpet 78,2 millioner kroner. Refusjonens resultateffekt er presentert som en kostnadsreduksjon i lønn og andre personalkostnader.

Ytelser til ledende personer

Beløp i MNOK	2025	2024
Lønn	2,8	2,6
Pensjonskostnader	0,7	0,2
Ytelse til ledende ansatte	3,5	2,9



Administrerende direktør er medlem i selskapets innskuddsbaserte pensjonsordning. Gjensidig oppsigelsesfrist er seks måneder. Ved oppsigelse fra Avinor Flysikring AS er administrerende direktør berettiget til et rimelig sluttvederlag som fastsettes på tidspunktet for oppsigelsen.

Det foreligger ellers ingen forpliktelser til å gi administrerende direktør eller leder av styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning.

Det er ikke ytet lån eller stilt garantier til administrerende direktør, styreleder eller andre nærstående parter.

Det er i 2025 utbetalt 5 000 kroner i styrehonorar (2024: 5 000 kroner).

Note 6. Andre driftskostnader

Spesifikasjon andre driftskostnader

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Andre driftskostnader			
Leie og drift av lokaler		6,4	(0,0)
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell		21,9	21,1
Innleide tjenester		11,5	10,3
Meteorologiske tjenester		76,8	69,9
Konsulentbistand		1,6	9,2
Øvrige driftskostnader		139,0	128,2
Tap på fordringer	16	(6,1)	13,1
Konserninterne kostnader		609,8	575,5
Sum andre driftskostnader		860,9	827,4

Leieavtaler

Selskapet leier kontorlokaler av morselskapet (Avinor AS). Det er i 2025 kostnadsført 20,8 millioner kroner i konserninterne leiekostnader (2024: 25,1 millioner kroner).

Honorar til revisor

Honorar til revisor Ernst & Young AS (alle beløp er eksklusive merverdiavgift):

Beløp i MNOK	2025	2024
Lovpålagt revisjon	0,4	0,4
Andre attestasjonstjenester	-	-
Skatterådgivning	-	-
Annen bistand	-	-
Honorar til revisor	0,4	0,4



Note 7. Finansresultat

Beløp i MNOK	2025	2024
Eksterne renteinntekter	1,3	0,9
Konserninterne renteinntekter	96,4	97,1
Andre finansinntekter	0,0	3,1
Sum finansinntekter	97,7	101,1
Eksterne rentekostnader	(0,3)	(0,0)
Konserninterne rentekostnader	(0,1)	(0,2)
Konserninterne rentekostnader leieforpliktelser	(4,0)	(4,5)
Andre finanskostnader	(0,2)	(0,0)
Sum finanskostnader	(4,6)	(4,7)
Urealiserte valutaposisjoner	15,6	18,1
Realiserte valutaposisjoner	(5,6)	4,6
Netto effekt valuta	10,0	22,7
Finansresultat	103,1	119,1

Note 8. Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner

Årets skattekostnad

Beløp i MNOK	2025	2024
Årets skattekostnad		
Betalbar skatt	86,1	0,1
For mye/lite betalt skatt tidligere år	-	-
Endring i utsatt skatt	6,9	22,3
Sum skattekostnad	93,1	22,4

Betalbar skatt i balansen

Betalbar skatt på årets skattegrunnlag	86,1	0,1
Betalbar skatt på ytet konsernbidrag med skatteeffekt	(85,9)	-
Betalbar skatt i balansen	0,2	0,1

Avstemming av effektiv skattesats

Resultat før skatt	423,3	101,9
22 % / 16 % skatt av resultat før skatt	(93,0)	(22,4)
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	-	-
Permanente forskjeller	(0,0)	0,0
Skattekostnad	(93,1)	(22,4)
Effektiv skattesats	22,0 %	22,0 %

Avinor Flysikring AS har i all hovedsak virksomhet i Norge hvor skattesatsen er 22 %. I tillegg har selskapet noe virksomhet på Svalbard hvor skattesatsen er 16 %.



Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt

Beløp i MNOK	1. januar 2025	Korreksjon tidligere år			31. desember
			Resultat	Utvidet resultat	2025
Fordringer	16,4	-	(1,8)	-	14,7
Anleggsmidler	26,4	-	(4,0)	-	22,4
Bruksretteiendeler	(30,2)	-	4,4	-	(25,8)
Leieforpliktelse	34,5	-	(4,3)	-	30,1
Avsetninger	0,7	-	(0,7)	-	(0,0)
Pensjoner	413,7	-	2,9	5,6	422,2
Gevinst- og tapskonto	(1,3)	-	0,3	-	(1,0)
Finansielle instrumenter	4,3	-	(3,4)	-	0,9
Underskudd til fremføring	0,3	-	(0,3)	-	0,0
Netto utsatt skattefordel	464,8	-	(6,9)	5,6	463,5

Beløp i MNOK	1. januar 2024	Virksomhets-overdragelser			31. desember
			Resultat	Utvidet resultat	2024
Fordringer	14,1	-	2,3	-	16,4
Anleggsmidler	2,5	-	23,9	-	26,4
Bruksretteiendeler	(34,0)	-	3,8	-	(30,2)
Leieforpliktelse	37,8	-	(3,4)	-	34,5
Avsetninger	0,8	-	(0,1)	-	0,7
Pensjoner	536,2	-	(26,4)	(96,1)	413,7
Gevinst- og tapskonto	(1,7)	-	0,5	-	(1,3)
Finansielle instrumenter	8,3	-	(4,0)	-	4,3
Underskudd til fremføring	12,4	6,8	(18,8)	-	0,3
Netto utsatt skattefordel	576,5	6,8	(22,3)	(96,1)	464,8

	31. desember 2025	31. desember 2024
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	475,7	479,1
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	14,7	17,2
Sum utsatt skattefordel	490,4	496,3
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	(26,8)	(31,5)
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	(0,0)	-
Sum utsatt skatteforpliktelse	(26,8)	(31,5)
Netto utsatt skattefordel	463,5	464,8

Balansført utsatt skattefordel er hovedsakelig knyttet til midlertidige skatteeffekter av pensjoner. Basert på selskapets forventninger om fremtidige positive skattepliktige resultater, samt at selskapet er i samme skattekonsern som Avinor AS, er kriterier for balanseføring av utsatt skattefordel vurdert å være tilstede.



Note 9. Immaterielle eiendeler

Spesifikasjon av immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

Per 1. januar 2024

Anskaffelseskost	68,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(51,3)
Balanseført verdi 1. januar	17,4

Regnskapsåret 2024

Balanseført verdi 1. januar	17,4
Tilgang	-
Avskrivninger	(3,0)
Nedskrivninger	(3,1)
Balanseført verdi 31. desember	11,3

Per 31. desember 2024

Anskaffelseskost	68,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(57,4)
Balanseført verdi 31. desember	11,3

Regnskapsåret 2025

Balanseført verdi 1. januar	11,3
Tilgang	-
Avskrivninger	(2,3)
Nedskrivninger	-
Balanseført verdi 31. desember	9,0

Per 31. desember 2025

Anskaffelseskost	68,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(59,7)
Balanseført verdi 31. desember	9,0

Økonomisk levetid	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær



Note 10. Varige driftsmidler

Spesifikasjon av varige driftsmidler

Beløp i MNOK	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Transport- midler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1. januar 2024						
Anskaffelseskost	1,1	482,2	0,6	78,9	7,8	570,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-	(118,6)	(0,2)	(53,2)	(3,6)	(175,6)
Balansført verdi 1. januar	1,1	363,6	0,4	25,7	4,2	395,0
Regnskapsåret 2024						
Balansført verdi 1. januar	1,1	363,6	0,4	25,7	4,2	395,0
Tilgang	-	0,0	-	1,7	0,2	1,9
Avgang	-	-	-	(0,0)	(0,4)	(0,5)
Avskrivninger	-	(18,2)	(0,1)	(4,3)	(0,3)	(22,8)
Nedskrivninger	-	(76,5)	-	(3,9)	(0,8)	(81,2)
Balansført verdi 31. desember	1,1	269,0	0,3	19,1	2,9	292,5
Per 31. desember 2024						
Anskaffelseskost	1,1	482,2	0,6	78,1	7,1	569,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-	(213,3)	(0,3)	(59,1)	(4,2)	(276,8)
Balansført verdi 31. desember	1,1	269,0	0,3	19,1	2,9	292,5
Regnskapsåret 2025						
Balansført verdi 1. januar	1,1	269,0	0,3	19,1	2,9	292,4
Tilgang	-	12,3	0,8	1,6	-	14,7
Avgang	-	-	-	-	-	-
Avskrivninger	-	(13,9)	(0,2)	(3,5)	(0,2)	(17,8)
Nedskrivninger	-	-	-	-	-	-
Balansført verdi 31. desember	1,1	267,4	0,9	17,1	2,7	289,3
Per 31. desember 2025						
Anskaffelseskost	1,1	498,1	1,4	79,7	7,1	587,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-	(230,8)	(0,5)	(62,6)	(4,4)	(298,2)
Balansført verdi 31. desember	1,1	267,4	0,9	17,1	2,7	289,3
Økonomisk levetid		10 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	



Note 11. Anlegg under utførelse

Spesifikasjon av anlegg under utførelse

Beløp i MNOK

Per 1. januar 2024

Anskaffelseskost	95,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-
Balanseført verdi 1. januar	95,2

Regnskapsåret 2024

Balanseført verdi 1. januar	95,2
Tilgang	63,7
Avskrivninger	-
Nedskrivninger	(34,0)
Reklassifisering *	-
Balanseført verdi 31. desember	124,7

Per 31. desember 2024

Anskaffelseskost	158,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(34,0)
Balanseført verdi 31. desember	124,7

Regnskapsåret 2025

Balanseført verdi 1. januar	124,7
Tilgang	35,7
Avskrivninger	-
Nedskrivninger	-
Reklassifisering *	8,5
Balanseført verdi 31. desember	169,2

Per 31. desember 2025

Anskaffelseskost	194,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(25,5)
Balanseført verdi 31. desember	169,2

* Reklassifisering av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg/prosjekter. De ferdigstilte anlegg/prosjekter presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier.

Note 12. Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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.

Avinor Flysikring AS har balanseførte eiendeler knyttet til bygninger og inventar som er relatert til drift av flysikringstjenester. Flysikringstjenester er primært fordelt på underveistjenester (som leveres til



flyselskaper for overvåkning og kontroll ved flygning i norsk luftrom) og tårn-/AFIS-tjenester (som leveres til lufthavner for tårn- og innflygningstjenester).

Etter omorganiseringen i Avinorkonsernet i 2022, ligger eierskap til teknologiutvikling for flysikringstjenester i morselskapet Avinor AS. Tårn-/AFIS-tjenester gjennomføres i tårnene på den enkelte lufthavn, eller via fjernstyrte tårn i Remote Tower Center i Bodø (som eies av morselskapet Avinor AS). For Avinor Flysikring AS er balanseførte verdier tilknyttet eiendeler og teknologi som benyttes for leveranse av tårn-/AFIS-tjenester av begrenset størrelse. Balanseførte varige driftsmidler og immaterielle eiendeler er primært relatert til eiendeler som benyttes til leveranse av underveistjenester.

Underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 starter en ny referanseperiode for underveistjenester som vil gjelde til og med 2029. Tjenesteleveransen er regulert av EU, og formålet er at brukere av luftrom skal belastes leverandørene sine faktiske kostnader i tillegg til avkastning på bundet kapital. Ytelsesplanen beskriver en risikodeling mellom leverandør og luftromsbrukere for avvik i trafikk og kostnader i referanseperiodene. Risikodelingsmekanismen definerer hvilke kostnader som kan viderebelastes luftromsbrukerne og avviksstørrelsene mellom forutsatte og faktiske inntekter og kostnader før mekanismene i risikodelingen inntreffer.

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 scenarier: 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 for Avinorkonsernet. 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.

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 estimert bruksverdi for Avinorkonsernets kontantgenererende enhet underveistjenester overstiger balanseført verdi av



eiendelene. Det er følgelig konkludert med at det per 31. desember 2025 ikke skal innregnes ytterligere tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten underveistjenester.

I mars 2026 har PRB foreslått at Norges reviderte ytelsesplan for RP4 godkjennes. Mulighet for godkjenning av ytelsesplan ble reflektert i scenarioene i gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2025. Se note 24 for ytterligere informasjon.

Note 13. Leieavtaler

Spesifikasjon av bruksretteiendeler

Beløp i MNOK	Bygninger og annen fast eiendom
Per 1. januar 2024	
Anskaffelseskost	297,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(142,7)
Balanseført verdi 1. januar	154,4
Regnskapsåret 2024	
Balanseført verdi 1. januar	154,4
Avskrivninger	(17,1)
Balanseført verdi 31. desember	137,3
Per 31. desember 2024	
Anskaffelseskost	297,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(159,8)
Balanseført verdi 31. desember	137,3
Regnskapsåret 2025	
Balanseført verdi 1. januar	137,3
Avskrivninger	(19,9)
Balanseført verdi 31. desember	117,4
Per 31. desember 2025	
Anskaffelseskost	297,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	(179,7)
Balanseført verdi 31. desember	117,4
Avskrivningsperiode	2 - 14 år
Avskrivningsmetode	Lineær

108,4 millioner kroner av balanseførte bruksretteiendeler pr 31. desember 2025 (125,3 millioner kroner per 31. desember 2024) knytter seg til konserninterne leieavtaler, i hovedsak mot morselskapet Avinor AS.

Bruksretteiendeler presenteres på egen linje i balanseoppstillingen. Avskrivninger av bruksretteiendeler presenteres på linjen for av- og nedskrivninger i resultatregnskapet.



Årets bevegelse i leieforpliktelser

Beløp i MNOK	2025	2024
Forpliktelse 1. januar	156,6	172,0
Betaling av hovedstol	(19,7)	(15,4)
Betaling av renter	(4,2)	(4,5)
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	4,2	4,5
Forpliktelse 31. desember	136,9	156,6
Hvorav langsiktig	109,6	133,1
Hvorav kortsiktig	27,3	23,5
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	(23,8)	(19,8)

125,6 millioner kroner av balanseførte leieforpliktelser pr 31. desember 2025 (141,7 millioner kroner per 31. desember 2024) knytter seg til konserninterne leieavtaler, i hovedsak mot morselskapet Avinor AS.

Nye leieavtaler innregnes med en diskonteringsrente tilsvarende Avinor-konsernet sin marginale lånerente på etableringstidspunkt for leieavtalen. Den marginale lånerenten per 31. desember 2025 er beregnet til 4,51 prosent (2024: 4,38 prosent).

Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser presenteres på linjen for finanskostnader i resultatregnskapet. I kontantstrømoppstillingen presenteres betaling av hovedstol på linjen for nedbetaling av gjeld mens rentekostnad tilknyttet leieforpliktelsen presenteres som betalte renter.

Selskapet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler. Kostnadsførte utgifter knyttet til immaterielle eiendeler i 2025 utgjør MNOK 0,3 (2024: MNOK 0,4). Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software.

Fremtidige leiebetalinger knyttet til balanseførte leieavtaler forfaller som følger

Beløp i MNOK	Nominelt	Nåverdi
Under 1 år	27,7	27,3
1-5 år	82,6	75,7
Over 5 år	44,8	33,9
Sum	155,1	136,9

Anvendte praktiske løsninger

Selskapet innregner ikke leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelser og bruksretteieendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingene når de inntreffer. Selskapet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteieendeler for kortsiktige leieavtaler. Kostnadsførte utgifter knyttet til kortsiktige leieavtaler og leieavtaler med lav verdi i 2025 utgjør ca 0,7 millioner kroner (2024: 0,9 millioner kroner).

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

Per 31. desember 2025 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

Note 14. Investering i datterselskaper

Selskapet har ett datterselskap ved utgangen av 2025:

Ninox Air Navigation Services S.L, Spain, 51% eid av Avinor Flysikring AS, stiftet i 2019. Det har ikke vært aktivitet i dette selskapet i løpet av regnskapsåret 2025.



Note 15. Derivater

Spesifikasjon derivater

Beløp i MNOK	2025	2024	Endring
Eiendeler			
Valutaterminkontrakter	0,5	0,3	0,2
Gjeld			
Valutaterminkontrakter	4,6	20,0	(15,4)
Netto	(4,1)	(19,7)	15,6
Spesifikasjon av netto endring			
Verdiendringer, resultatført som finansinntekter- og kostnader	(4,1)	(19,7)	(15,6)
Netto endring			(15,6)

Note 16. Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer

Spesifikasjon av kortsiktige fordringer

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Kundefordringer		198,9	171,5
Påløpte, ikke fakturerte inntekter		128,6	111,3
Forskuddsbetalte driftskostnader		10,5	49,0
Konserninterne fordringer	17	2 553,9	2 113,3
Andre kortsiktige fordringer		33,5	6,7
Sum kortsiktige fordringer		2 925,4	2 451,7

Spesifikasjon av kundefordringer

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Pålydende verdi kundefordringer		267,2	247,2
Nedskrivning for forventet tap på kundefordringer		(68,3)	(75,7)
Bokført verdi kundefordringer		198,9	171,5
Årets konstaterte tap på kundefordringer		1,3	2,1
Årets endring i forventet tap på kundefordringer		(7,4)	11,1
Årets kostnadsførte tap på kundefordringer	6	(6,1)	13,1

Det anses å være økt kredittrisiko som følge av sikkerhetssituasjonen i Europa og dette er hensyntatt i avsetning til tap på kundefordringer.

Avsetning til tap gjøres på konkrete vurderinger av risiko for tap i selskapets kundefordringsmasse. For underveistjenesten, som faktureres igjennom Eurocontrol, gjøres det en sjablonmessig avsetning basert på vurdering av risiko, etter faktorer som forfalte fordringer og kundens status. Ved indikatorer som tilsier høyere risiko, gjøres det en konkret vurdering av størrelse på tapsavsetning.



Note 17. Mellomværende med selskap i samme konsern

Spesifikasjon av mellomværende med selskap i samme konsern

Per 31. desember 2025

Beløp i MNOK	Svalbard		Sum
	Avinor AS	Lufthavn AS	
Fordringer			
Innestående konsernkontoordning	2 325,3	-	2 325,3
Kundefordringer selskap samme konsern	214,4	4,5	219,0
Fordringer	8,9	0,7	9,7
Sum konserninterne fordringer	2 548,6	5,3	2 553,9
Gjeld			
Leverandørgjeld selskap samme konsern	130,7	0,0	130,7
Konsernbidrag	390,7	-	390,7
Annen kortsiktig gjeld	181,8	4,0	185,8
Sum konsernintern gjeld	703,2	4,0	707,2

Per 31. desember 2024

Beløp i MNOK	Svalbard		Sum
	Avinor AS	Lufthavn AS	
Fordringer			
Innestående konsernkontoordning	1 890,9	-	1 890,9
Kundefordringer selskap samme konsern	200,6	4,3	204,9
Fordringer	17,4	-	17,4
Sum konserninterne fordringer	2 108,9	4,3	2 113,3
Gjeld			
Leverandørgjeld selskap samme konsern	10,4	(0,0)	10,4
Annen kortsiktig gjeld	187,5	4,3	191,8
Sum konsernintern gjeld	197,9	4,2	202,2

Note 18. Bankinnskudd, kontanter og lignende

Beholdning av kontanter ved periodens slutt fremgår av kontantstrømoppstillingen. Selskapet er deltaker i konsernkontosystemet som er etablert i Avinor-konsernet. Avinor AS står som konsernkontoinnehaver. Selskapene som deltar i konsernkontoordningen er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor-konsernet har gjort. Selskapet har pr 31.12.2025 2 325,3 millioner kroner (31.12.2024: 1 890,9 millioner kroner) innestående på konsernkontoordningen. Saldoen er presentert under "Fordringer" i balanseoppstillingen. Konsernet hadde pr 31.12.2025 totalt 2 094 millioner kroner innestående knyttet til konsernkontoordningen (31.12.2024: 2 376 millioner kroner).

Det er etablert en felles bankgaranti for konsernet på 195 millioner kroner for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Stilte bankgaranti overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31.12.2025.

Note 19. Aksjekapital, aksjonærinformasjon med videre

Aksjekapitalen i Avinor Flysikring AS består av 36 500 ordinære aksjer pålydende 3 965,962 kroner.

Samtlige aksjer eies av Avinor AS. Avinor AS har forretningskontor i Oslo.



Note 20. Egenkapital

Spesifikasjon av endring i egenkapital

Beløp i MNOK	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital		Annen egenkapital	Sum egenkapital
			innskutt egenkapital	ikke resultatført		
Egenkapital 1. januar 2024	144,8	445,4	991,0	(1 009,7)	(117,2)	454,2
Årsresultat					79,5	79,5
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt					340,6	340,6
Konsernbidrag					(24,0)	(24,0)
Egenkapital 31. desember 2024	144,8	445,4	991,0	(669,1)	(61,7)	850,4
Egenkapital 1. januar 2025	144,8	445,4	991,0	(669,1)	(61,7)	850,4
Årsresultat					330,3	330,3
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt					(19,9)	(19,9)
Konsernbidrag					(304,7)	(304,7)
Egenkapital 31. desember 2025	144,8	445,4	991,0	(689,0)	(36,1)	856,0

Note 21. Pensjonsforpliktelser

Selskapet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Etablerte pensjonsordninger i selskapet tilfredsstiller disse reglene.

Selskapet har generelt vært dekket gjennom ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK), men ordningen ble i 2019 lukket med frivillig/tvungen overgang. Fra samme tid ble det innført ny innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon. Selskapet har fra 2019 følgelig hatt to hovedordninger for pensjoner.

Ytelsespensjon i Statens pensjonskasse (SPK)

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. Deler av særalderspensjonen finansieres via Statens Pensjonskasse og deler finansieres direkte over drift. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor.

Planendring pensjoner

Ny lov om offentlig tjenstepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Den nye loven inneholdt ikke bestemmelser om ny ordning for avtalefestet pensjon eller regler for særalderspensjon. Disse reglene har blitt avklart i løpet av 2025, og Avinor Flysikring AS har innregnet planendringseffekter knyttet til dette i 2025.

Livsvarig AFP

Stortinget vedtok i april 2024 ny lov om livsvarig avtalefestet pensjon (afp) i offentlig sektor for personer født i 1963 eller senere. For personer født i 1962 eller tidligere beregnes avtalefestet pensjon etter gammelt regelverk. Med den nye loven endres afp i offentlig sektor fra en førtidspensjonsordning til en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden.

Innregnet planendringseffekt knyttet til livsvarig afp utgjør i 2025 30,3 millioner kroner.

Tidligpensjon

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 (tidligpensjon). 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. Reglene er vedtatt og gjeldende fra 2025 men iverksettes formelt først fra 2026.



Det er i 2025 innregnet negative planendringseffekter knyttet til tidligpensjon på 123,1 millioner kroner.

Gavepensjon

Selskapet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Ordningen er finansiert over drift (usikret ordning) og inngår i de ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsene.

Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i SPK er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Ca 35 prosent av pensjonsmidlene i selskapet er simulert som om midlene var plassert i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simulering legges det til grunn at obligasjonen holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene simulert plassert i obligasjoner verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning. Midlene simulert plassert i SPU verdsettes til markedsverdi.

Netto pensjonsforpliktelse

Netto pensjonsforpliktelse er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet for øvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

Privat AFP

Selskapet har fra 1. januar 2019 vært tilsluttet ordningen for privat AFP, som er en kollektiv pensjonsordning for tariffestet sektor i Norge. AFP-ordningen er basert på et trepartsarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten. Staten dekker en tredjedel av pensjonsutgiftene til AFP, mens tilsluttede foretak dekker to tredjedeler.

Regnskapsmessig er ordningen å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelse i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2026 vil være 2,7 prosent (tilsvarende som for 2025 og 2024) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

Pensjonskostnad

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Kostnader ved innværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP		120,0	111,4
Kostnader ved innværende periodes pensjonsopptjening		36,5	38,0
Planendring inkl avkorting/oppgjør		(83,0)	-
Rentekostnad		193,2	167,2
Avkastning på pensjonsmidlene		(119,9)	(93,6)
Ansattes egenandel (innskudd og ytelse)		(14,5)	(13,9)
Administrasjonskostnader		0,2	0,2
Arbeidsgiveravgift		15,4	27,1
Årets pensjonskostnad	5	147,8	236,4



Netto pensjonsforpliktelse ytelsespensjon

Forutsetninger benyttet for beregning av netto pensjonsforpliktelse

Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

	2025	2024
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	4,00 %	3,90 %
Forventet lønnsvekst	4,00 %	4,00 %
Forventet pensjonsregulering	2,75 %	3,00 %
Forventet g-regulering	3,75 %	3,75 %
AFP-uttak	30,00 %	30,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyeligheten for særalderpensjon er estimert til 90% hvis >55 år, 40% hvis 55-40 år og 10% hvis <40 år.

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, mens risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963*200.

Alder	Forventet levealder		Dødssannsynlighet		Uføresannsynlighet	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
20	81	85	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsene er 20,3 år.

Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler

Beløp i MNOK	2025			2024		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelse 1. januar	4 311.4	554.7	4 866.1	4 414.7	512.7	4 927.4
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	8.7	25.7	34.4	21.4	24.5	45.9
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	(83.0)	-	(83.0)	-	-	-
Rentekostnad	171.2	21.9	193.2	150.0	17.3	167.2
Aktuariell gevinster og tap	(175.6)	174.5	(1.0)	(181.0)	4.8	(176.2)
Utbetaling pensjon	(96.5)	(3.1)	(99.6)	(93.6)	(4.6)	(98.3)
Brutto pensjonsforpliktelse 31. desember	4 136.3	773.8	4 910.1	4 311.4	554.7	4 866.1
Pensjonsmidler 1. januar	3 201.6	-	3 201.6	2 799.7	-	2 799.7
Avkastning på pensjonsmidler	119.9	-	119.9	93.6	-	93.6
Premieinnbetalinger	10.2	-	10.2	223.8	-	223.8
Administrasjonskostnad	(0.2)	-	(0.2)	(0.2)	-	(0.2)
Aktuarielle gevinster og tap	(23.9)	-	(23.9)	178.3	-	178.3
Utbetaling av pensjoner	(96.5)	-	(96.5)	(93.6)	-	(93.6)
Brutto pensjonsmidler 31. desember	3 211.1	-	3 211.1	3 201.6	-	3 201.6
Netto pensjonsforpliktelse	925.2	773.8	1 699.0	1 109.8	554.7	1 664.5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	116.6	103.7	220.3	135.9	77.9	213.8
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31. desember	1 041.8	877.6	1 919.3	1 245.7	632.6	1 878.3
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	248.0	-	248.0	200.3	-	200.3
Forventet premiebetaling neste år	119.2	-	119.2	17.8	-	17.8
Forventet utbetaling neste år	99.2	3.0	102.2	96.5	4.7	101.1

Endringer i forpliktelsen

Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.



Beløp i MNOK	2025	2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	1 878,3	2 436,1
Resultatført pensjonskostnad	118,1	124,9
Premiebetalinger	(6,6)	(241,1)
Administrasjonskostnader	0,2	0,2
Utbetaling - usikrede ordninger	(3,4)	(5,2)
Estimatavvik mot utvidet resultat	25,6	(436,7)
Planendring	(92,8)	-
Netto pensjonsforpliktelse 31. desember	1 919,3	1 878,3

Premiefastsettelse ytelse

Premiefastsettelse og beregning av avsetninger til pensjonsytelser for pensjonsordning i SPK foretas etter ordinære aktuarielle prinsipper.

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

Endring i forpliktelse som følge av ett prosentpoeng endring i forutsetninger. Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

Beløp i MNOK	2025		2024	
	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	(910)	1 197	(936,4)	1 229,3
Lønnsvekst	39	(65)	100,8	(93,1)
G-regulering	580	(505)	557,5	(468,3)
Pensjonsregulering	511	(436)	527,0	(449,4)

Note 22. Andre avsetninger og forpliktelser

Spesifikasjon av andre avsetninger og forpliktelser

Beløp i MNOK	Sluttavtaler
Avsetning 1. januar 2024	3,8
Endring avsetning	0,9
Benyttet	(1,3)
Avsetning 31. desember 2024	3,3
<i>Klassifisert som annen kortsiktig gjeld</i>	3,3
Avsetning 1. januar 2025	3,3
Endring avsetning	-
Benyttet	(3,3)
Avsetning 31. desember 2025	(0,0)
<i>Klassifisert som annen kortsiktig gjeld</i>	(0,0)

Balanseført forpliktelse består av av sluttavtaler inngått før balansedato. Sluttavtaler kostnadsføres i sin helhet på tidspunktet for inngåelse og tilknyttet forpliktelse reverseres over sluttavtalens varighet.



Note 23. Annen kortsiktig gjeld

Spesifikasjon av annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK	Note	2025	2024
Feriepenger		124,8	117,4
Lønn og sosiale kostnader		60,4	74,7
Påløpte drifts- og investeringskostnader		4,0	12,0
Forskudd fra kunder		24,8	25,7
Konsernintern gjeld	17	316,5	202,2
Øvrig kortsiktig gjeld		9,4	6,3
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		539,9	438,3

Note 24. Hendelser etter balansedagen

Anbefalt godkjenning av ytelsesplan for underveistjenester

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 startet en ny referanseperiode gjeldende til og med 2029 (referanseperiode 4 – RP 4). I mars 2025 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges innleverte ytelsesplan for RP4 underkjennes. Som en konsekvens av dette innregnet Avinor Flysikring AS per 31. desember 2024 et tap ved verdifall på eiendeler for underveistjenester på 118,3 millioner kroner. Formelt avslag ble mottatt 9. juli 2025.

I oktober 2025 ble revidert forslag til RP4-ytelsesplan oversendt. Nedskrivningsvurderingen per 31. desember 2025 ble basert på fire ulike risikovektede utfalls-scenarioer og konkluderte med at det ikke var grunnlag for reversering av tidligere nedskrivning. I mars 2026 anbefalte PRB at Norges reviderte ytelsesplan for RP4 godkjennes. Avinor har vurdert dette som en ikke-justerende hendelse. Anbefalingen i 2026 anses som et etterfølgende utfall, da det ikke gir ytterligere bevis for tilgjengelig informasjon allerede reflektert i beste estimat lagt til grunn i nedskrivningsvurderingen på balansedagen.

Som følge av anbefalt godkjenning forventes det at tidligere nedskrivning helt eller delvis vil reverseres i 2026. Endelig størrelse på reverseringen er betinget av usikkerheten hvorvidt besluttede organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat bortfaller og at planen formelt godkjennes.



Til generalforsamlingen i Avinor Flysikring AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor Flysikring AS som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, oppstilling over totalresultat og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med forenklet anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder etter regnskapsloven § 3-9.

Grunnlag for konklusjon

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss i revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med forenklet anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder etter regnskapsloven § 3-9. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for



**Shape the future
with confidence**

årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjonen er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar, på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 13. april 2026
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nyteveit
statsautorisert revisor