

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

# Første kvartal 2026. Avinorkonsernet



# Hovedtall Avinorkonsernet

	JANUAR-MARS		AR
	2026	2025	2025
Inntekter lufthavnvirksomhet *	2 791	2 461	11 942
Inntekter flysikringstjeneste *	648	637	2 666
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(201)	(169)	(695)
Sum inntekter	3 238	2 928	13 912
EBITDA **	897	696	5 288
Justert EBITDA **	888	689	5 266
Resultat etter skatt	240	(87)	1 627
Totale eiendeler	49 406	50 968	49 251
Egenkapital	16 758	14 743	16 648
Egenkapital/totalkapital **	33,9 %	28,9 %	33,8 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **	46,2 %	41,2 %	45,9 %
Avkastning på investert kapital	6,1 %	2,8 %	5,5 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	11 898	11 450	53 055
Antall flybevegelser (i 1000)	145	146	632
Antall service units (i 1000)	550	566	2 470
Punktlighet **/**	86 %	84 %	85 %
Regularitet **/**	98 %	98 %	98 %

\* Trafikkinntekter, kommersielle inntekter og konserninterne inntekter

\*\* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

\*\*\* siste 12 måneder

# Styrets rapport

## HØYDEPUNKTER

Konsernets driftsresultat ble forbedret i første kvartal 2026 sammenlignet med første kvartal 2025. Totale driftsinntekter i kvartalet utgjorde 3 238 millioner kroner og viste en underliggende vekst på 10,9 prosent (justert for andre inntekter) fra første kvartal 2025. Denne forklares av både økte lufthavnavgifter og økning i antall passasjerer på 3,9 prosent. Totale driftskostnader i kvartalet utgjorde 2 341 millioner kroner og viste en underliggende økning på 5,3 prosent (justert for andre kostnader) fra første kvartal 2025. Denne forklares hovedsakelig av generell pris- og lønnsvekst, samt høyere energipriser. Justerte inntekter og kostnader er presentert i vedlegget «Alternative resultatmål». Justert EBITDA var 888 millioner kroner i første kvartal 2026, som er en økning på 199 millioner kroner fra første kvartal 2025.

Avgiftsinntektene for underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner. I mars 2026 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges reviderte ytelsesplan for årene 2025-2029 godkjennes. Det er uklart hvorvidt besluttede organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat. Basert på oppdatert nedskrivningsvurdering per 31. mars 2026 har Avinor foretatt en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Operasjonelt har det fortsatt vært høy og god forutsigbarhet for passasjerene de siste tolv månedene på Avinors lufthavner med en punktlighet på 86 prosent og en regularitet på 98 prosent.

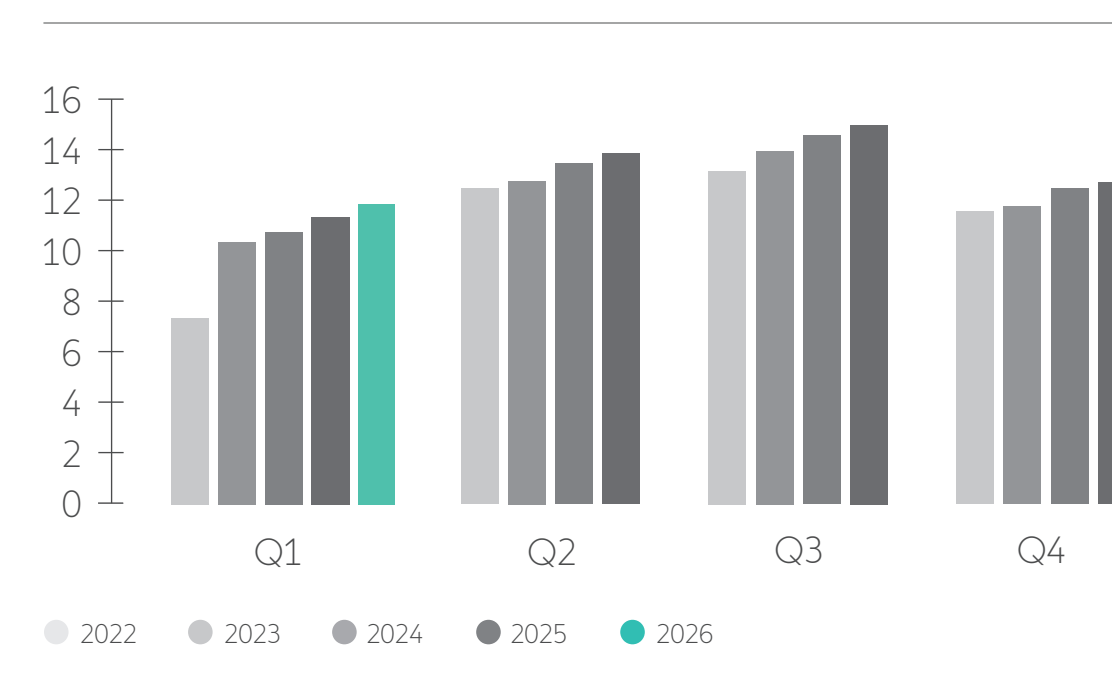
Den eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten påvirker luftfarten internasjonalt. For Avinor har effektene så langt vært begrenset utover enkelte reduksjoner i flybevegelser og kansellerte avganger til regionen. Samtidig medfører denne usikkerheten for luftfarten også økt risiko for Avinor og situasjonen kan raskt endre seg ved en vedvarende langvarig konflikt med eksempelvis fortsatt stigende energipriser, mangel på flydrivstoff og stengte luftrom.

## TRAFIKKUTVIKLING

11,9 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i første kvartal 2026, som er en økning på 3,9 prosent sammenlignet med første kvartal 2025. Den sterkeste veksten kom fra de regionale lufthavnene med en økning på 8,1 prosent. Tromsø lufthavn har vært en stor driver for veksten blant de regionale lufthavnene.

Veksten i innenlands- og utenlandstrafikk var på henholdsvis 2,2 og 6,6 prosent. Utenlandstrafikken stod for 39,8 prosent av det samlede antall passasjerer i første kvartal 2026 mot 38,8 prosent samme kvartal året før.

Følgende tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2022:



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - MARS

PASSASJERER (1000)	2026	2025	ENDRING
Oslo lufthavn	5 832	5 653	3,2 %
Bergen lufthavn	1 421	1 368	3,8 %
Stavanger lufthavn	874	862	1,4 %
Trondheim lufthavn	932	941	-0,9 %
Regionale lufthavner	2 839	2 626	8,1 %
Avinorkonsernet	11 898	11 450	3,9 %

Antallet flybevegelser var 0,6 prosent lavere i første kvartal 2026 enn samme periode året før, delvis grunnet lavere overflygninger fra Midtøsten i mars 2026. Flybevegelser innenlands hadde en nedgang på 1,9 prosent mens flybevegelser utenlands og offshore steg med henholdsvis 0,4 og 10,1 prosent.

Fyllingsgraden var i første kvartal 2026 på 74 prosent, hvorav 72 prosent på innland og 75 prosent på utland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en kapasitetsøkning på 3 prosent i andre kvartal 2026 sammenlignet med samme periode året før, og 2 prosent økning for hele 2026. For utlandstrafikk forventes en kapasitetsøkning på 5 prosent i andre kvartal 2026, mens for innland forventes en økning på 1 prosent i samme periode. Det er usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen grunnet den geopolitiske situasjonen.

De siste 12 måneder er det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 86 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent (per første kvartal 2025: 84 og 98 prosent).

## FLYSIKKERHET

Det har i 2026 og 2025 ikke vært alvorlige luftfartshendelser eller luftfartsulykker hvor det er konkludert med at Avinor er

medvirkende part. Luftfartshendelser rapporteres i samsvar med retningslinjene i års- og bærekraftsrapporten: en hendelse regnes først med i indikator etter den er ferdig undersøkt og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

## FINANSIELLE RESULTATER

### Avinorkonsernet

BELØP I MNOK	JANUAR - MARS		
	2026	2025	ENDRING
Driftsinntekter	3 238	2 928	10,6 %
Driftskostnader	(2 341)	(2 232)	4,9 %
EBITDA *	897	696	
Driftsresultat	430	84	
Driftsmargin	13,3 %	2,9 %	
Resultat etter skatt	240	(87)	
Justerte driftsinntekter *	3 221	2 904	10,9 %
Justerte driftskostnader *	(2 333)	(2 215)	5,3 %
Justert EBITDA *	888	689	
Justert driftsresultat *	245	77	
Justert driftsmargin	7,6 %	2,6 %	

\* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for første kvartal 2025 utgjorde 3 238 millioner kroner, en økning på 310 millioner kroner fra samme kvartal i 2025. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 110 millioner kroner til 2 341 millioner kroner.

Resultatet for første kvartal 2026 inkluderer andre poster med positivt resultatbidrag på netto 9 millioner kroner sammenlignet med netto 8 millioner kroner i positivt resultatbidrag for første kvartal 2025 (andre poster fremkommer i oppstillingen over justerte driftsinntekter og driftskostnader som er presentert i vedlegget «alternative resultatmål»).

Justerte driftsinntekter i første kvartal 2026 økte med 10,6 prosent sammenlignet med første kvartal 2025. Inntektsveksten forklares av både økte lufthavnavgifter og økning i antall passasjer på 3,9 prosent.

Justerte driftskostnader var 5,3 prosent høyere i første kvartal 2026 enn første kvartal 2025. Dette forklares hovedsakelig av generell pris- og lønnsvekst og høyere energipriser, men delvis også av økt trafikkaktivitet.

Avinor arbeider kontinuerlig med å tilpasse kostnadene for å opprettholde sikker, stabil og kostnadseffektiv drift. En betydelig del av konsernets kostnadsbase er imidlertid relativt fast og nødvendig for å utføre løpende driftsoperasjoner som forutsatt i samfunnsoppdraget, samt myndighetspålagte oppgaver. Konsernets justerte EBITDA for første kvartal 2026 var 888 millioner kroner, en økning på 199 millioner kroner i forhold til første kvartal 2025.

Konsernets av- og nedskrivninger i første kvartal 2026 utgjorde 430 millioner kroner mot 612 millioner kroner i første kvartal 2025. Av- og nedskrivninger for første kvartal 2026 inkluderer en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning i underveistjenesten i 2024. Se note 7 for ytterligere informasjon.

Konsernets netto finansresultat i første kvartal 2026 var minus 122 millioner kroner mot minus 197 millioner kroner i første kvartal 2025.

Resultat etter skatt var 240 millioner kroner i første kvartal 2026 sammenlignet med minus 87 millioner kroner i første kvartal 2025.

### Lufthavndrift

#### LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - MARS

	2026	2025	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	2 791	2 461	13,4 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 565)	(2 399)	6,9 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	226	61	
Justert driftsmargin	8,1 %	2,5 %	
Justerte driftsinntekter per passasjer (NOK) *	235	215	9,2 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(216)	(210)	2,9 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	19	5	

\* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 2 791 millioner kroner i første kvartal 2026, en økning på 13,4 prosent fra første kvartal 2025. Både økte lufthavnavgifter og økning i antall passasjer bidro til inntektsveksten. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjorde 46,8 prosent for lufthavndriften i første kvartal 2026, en nedgang fra 49,5 prosent i første kvartal 2025.

Justerte driftskostnader var 2 565 millioner kroner i første kvartal 2026. Det er en økning på 6,9 prosent fra første kvartal 2025. Dette forklares med både generell pris- og lønnsvekst, høyere energipriser og delvis av økt trafikkaktivitet.

Justerte driftskostnader per passasjer hadde en moderat økning på 2,9 prosent i første kvartal 2026 sammenlignet med første kvartal 2025, mens justerte driftsinntekter per passasjer økte med 9,2 prosent. Justert driftsresultat i første kvartal 2026 ble 226 millioner kroner mot 61 millioner kroner i første kvartal 2025.

### Flysikring

#### FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - MARS

BELØP I MNOK	2026	2025	ENDRING
Justerte driftsinntekter *	648	637	1,7 %
Justerte driftskostnader *	(628)	(621)	1,0 %
Justert driftsresultat *	20	16	
Justert driftsmargin	3,1 %	2,4 %	

\* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter i første kvartal 2026 var 648 millioner kroner, en økning på 1,7 prosent fra første kvartal 2025. Justerte driftskostnader var 628 millioner i første kvartal 2026, en økning på 1,0 prosent sammenlignet med første kvartal 2025.

Justert driftsresultat i første kvartal 2026 ble 20 millioner kroner mot 16 millioner kroner i første kvartal 2025. Det

var en nedgang på 2,8 prosent i antall service units i første kvartal 2026 sammenlignet med første kvartal 2025, men god kostnadskontroll har medført forbedret driftsmargin og driftsresultat i årets første kvartal.

I mars 2026 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges reviderte ytelsesplan for underveistjenesten godkjennes. Det er uklart hvorvidt besluttende organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat. Basert på oppdatert nedskrivningsvurdering per 31. mars 2026 har Avinor foretatt en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning. Se note 7 for ytterligere informasjon.

## Balansen

### FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

BELØP I MNOK	31. MARS 2026	31. DESEMBER 2025	ENDRING
Anleggsmidler	43 142	44 395	(1 253)
Omløpsmidler	6 264	4 856	1 408
Totale eiendeler	49 406	49 251	155
Egenkapital	16 758	16 648	111
Langsiktig gjeld	22 203	27 736	(5 534)
Kortsiktig gjeld	10 445	4 867	5 578
Egenkapital og gjeld	49 406	49 251	155
Rentebærende gjeld *	23 074	24 041	(967)

\* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Totale eiendeler per 31. mars 2026 endte på 49,4 milliarder kroner, en økning på 155 millioner kroner sammenlignet med 31. desember 2025. Konsernet har et obligasjonslån på 500 millioner euro med forfall i 2027. Fra og med første kvartal 2026 har lånet, og tilhørende derivateffekter knyttet til sikringen av lånet, blitt reklassifisert fra langsiktig til kortsiktig gjeld.

Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter med tett oppfølging og kontinuerlig fokus på prioritering av prosjektporteføljen. Totalt sett har konsernet investert i anleggsmidler for 537 millioner kroner i løpet av første kvartal 2026 (589 millioner kroner i løpet av første kvartal 2025). Særlig har myndighetspålagte prosjekter knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåking av luftrom bidratt til investeringene i 2026.

Konsernets bokførte egenkapital per 31. mars 2026 var 16,8 milliarder kroner. Egenkapitalen målt mot totalkapitalen var 33,9 prosent, en økning på 0,1 prosentpoeng sammenlignet med 31. desember 2025. Vedtektsfestet egenkapitalandel var per 31. mars 2026 på 46,2 prosent, se vedlegget «Alternative resultatmål».

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Konsernet innregnet i første kvartal 2026 negative estimatavvik på 300 millioner kroner knyttet til avkastningen på balanseførte pensjonsmidler. Se note 8 for ytterligere informasjon om pensjoner. Andre forpliktelser knytter seg hovedsakelig til balanseført forpliktelse for miljøoppryddingskostnader, se note 13 for ytterligere informasjon.

Konsernets rentebærende gjeld per 31. mars 2026 var 23,1 milliarder kroner, hvorav 7,2 milliarder kroner var kortsiktig.

## Kontantstrømmer

### KONTANTSTRØMMER, JANUAR-MARS

BELØP I MNOK	2026	2025	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 018	539	479
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(797)	(1 004)	207
Kontantstrøm brukt i finansieringsaktiviteter	(199)	(223)	24
Kontantstrøm før endring av gjeld *	27	(682)	709

\* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Konsernet hadde i første kvartal 2026 positive kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter på 1 018 millioner kroner, negative kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter på 797 millioner kroner og negative kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på 199 millioner kroner. Positiv netto kontantstrøm før endring av gjeld var 27 millioner kroner.

Per 31. mars 2026 hadde konsernet en likviditetsreserve på 8,7 milliarder kroner. Denne er fordelt på 2,4 milliarder kroner i kontanter og kontantekvivalenter og 6,3 milliarder kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

## ANSATTE

Siste 12 måneder viste H1-verdien (frekvens fraværsskader) 1,8 for konsernet, som er en økning fra 1,6 per utgangen av 2025. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) viste 3,4, som er en liten økning fra 3,2 per utgangen av 2025. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per utgang av første kvartal 2026 på 44,4, mot 46,5 ved utgangen av 2025.

Siste 12 måneders sykefravær var 4,6 prosent per utgangen av første kvartal 2026, som er samme nivå som per utgangen av 2025. Konsernet jobber målrettet med sykefravær, med fokus på målrettede tiltak hvor det vurderes nødvendig med tettere oppfølging.

## RISIKOFORHOLD

Avinor er eksponert for et bredt spekter av risikoer som kan påvirke konsernets virksomhet, økonomiske resultater og finansielle stilling. Faktorer som kan medføre bortfall av flytrafikkvolum vil kunne ha vesentlig negativ påvirkning på Avinor. Disse inkluderer eksempelvis endringer i reisevaner, geopolitiske og regulatoriske forhold.

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

Det vises til kapittel 5 «Risikoforhold» i Avinors års- og bærekraftsrapport 2025 for ytterligere beskrivelser av de vesentligste risikoene og usikkerhetene som kan påvirke Avinors virksomhet. Per avleggelsen av denne delårsrapporten har det ikke blitt identifisert faktorer som endrer risikoforholdene vesentlig. Den eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten har imidlertid økt usikkerheten i luftfarten internasjonalt, blant annet gjennom økte energipriser.

## FREMTIDSUTSIKTER

Samferdselsdepartementet har vedtatt realavgiftsøkning på nivå 650 millioner kroner av lufthavnavgiftene for 2026. Dette er i samsvar med Samferdselsdepartementets rammevedtak for regulering av lufthavnavgiftene for årene 2025-2029 av 12. desember 2024. Avinor forventer med bakgrunn i dette en nødvendig forbedret finansiell inntjening fremover med fortsatt fokus på sikker, stabil og kostnadseffektiv drift.

Avinor forventer en moderat trafikkvekst opp mot 59 millioner passasjerer i 2032 sammenlignet med 53,1 millioner passasjerer

i 2025. Trafikkutviklingen forventes å være moderat i tiden fremover, med vekst i utenlandstrafikken og flatere utvikling i innenlandstrafikken. Usikkerhet knyttet til markedsforhold, geopolitisk situasjon, nye reisemønstre og nye kundegrupper kan påvirke Avinors kommersielle inntekter og stille krav til endret servicetilbud på lufthavnene. Avinors trafikk- og kommersielle inntekter er eksponert for endringer i trafikkvolum drevet av både redusert tilbud fra flyselskapene og redusert etterspørsel etter flyreiser.

Den eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten påvirker luftfarten internasjonalt. For Avinor har effektene så langt vært begrenset utover enkelte reduksjoner i flybevegelser og kansellerte avganger til regionen. Samtidig medfører denne usikkerheten for luftfarten også økt risiko for Avinor og situasjonen kan raskt endre seg ved en vedvarende langvarig konflikt med eksempelvis fortsatt stigende energipriser, mangel på flydrivstoff og stengte luftrom.

Avinor har en omfattende investerings- og prosjektportefølje som krever tett styring og prioritering fremover. Dette gjelder særlig bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, oppgraderinger av lufthavnene Tromsø, Evenes og Andøya og teknologisk generasjonsskifte på flysikringssystemer i underveis- og tårntjenesten. Endringer i sikkerhetspolitiske rammer med nye krav til det nasjonale totalforsvaret generelt,

og det norske Forsvaret spesielt, kan medføre løpende premissendringer som representerer risiko for økte kostnader på de utbyggingsprosjektene med grensesnitt til Forsvaret.

Luftfarten i Norge må være konkurransedyktig og står foran en periode med store investeringer for også å møte omstillingen til bærekraftig luftfart. Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2026 å videreføre testarenaen med 50 millioner kroner, som skal finansiere videre utprøving av null- og lavutslippsfly i reelle operasjoner, tilpasning av lufthavninfrastruktur og energiløsninger, samt utvikling av regelverk i samarbeid med EASA. Avinor skal fortsette å være en aktiv bidragsyter gjennom å redusere egne klimagassutslipp, tilrettelegge for reduserte klimagassutslipp fra fly og bidra til initiativer for innfasing av null- og lavutslippsteknologier.

Oslo, 18. mai 2026

# Finansiell informasjon

## Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2026	2025	2025
Trafikkinntekter	4	1 819,8	1 574,3	7 266,4
Kommersielle inntekter	4	1 400,7	1 329,2	6 577,8
Andre inntekter	5	17,7	24,6	68,2
Driftsinntekter		3 238,2	2 928,2	13 912,4
Varekostnader		(45,7)	(65,8)	(232,7)
Lønn og andre personalkostnader	8	(1 217,6)	(1 146,4)	(4 421,3)
Andre driftskostnader	12	(1 069,7)	(1 002,4)	(3 928,2)
Andre kostnader	5	(8,4)	(17,0)	(42,6)
Driftskostnader		(2 341,4)	(2 231,7)	(8 624,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		896,9	696,5	5 287,6
Avskrivninger		(642,3)	(612,2)	(2 484,3)
Nedskrivninger	6	175,0	-	-
Driftsresultat		429,5	84,3	2 803,3
Finansinntekter		25,5	51,9	131,4
Finanskostnader		(204,8)	(236,3)	(892,5)
Netto effekt valuta og derivater		57,1	(12,2)	42,2
Finansresultat		(122,2)	(196,6)	(718,8)
Resultat før skattekostnad		307,3	(112,3)	2 084,4
Skattekostnad	2	(67,1)	24,9	(457,2)
Resultat etter skatt		240,3	(87,4)	1 627,2
Tilordnet:				
Aksjonær		240,3	(87,4)	1 627,2

## Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2026	2025	2025
Resultat etter skatt		240,3	(87,4)	1 627,2
Aktuarmessige gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse		(300,0)	(259,7)	21,3
Skatteeffekt		66,0	57,1	(4,4)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		(234,0)	(202,6)	16,9
Kontantstrømsikring		133,7	(93,9)	(131,6)
Skatteeffekt		(29,4)	20,7	29,0
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		104,3	(73,3)	(102,7)
Utvidet resultat etter skatt		(129,7)	(275,9)	(85,8)
Totalresultat		110,6	(363,3)	1 541,5
Tilordnet:				
Aksjonær		110,6	(363,3)	1 541,5

## Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	31. MARS		31. DESEMBER
		2026	2025	2025
<b>EIENDELER</b>				
Utsatt skattefordel		1 366,4	1 544,2	1 363,8
Immaterielle eiendeler	6,7	767,8	552,1	788,3
Varige driftsmidler	6,7	35 131,8	34 807,9	35 180,6
Anlegg under utførelse	6,7	4 676,8	4 331,9	4 533,8
Bruksretteeiendeler	6	449,9	472,1	462,3
Derivater, anleggsmidler	10	674,9	1 851,1	2 002,7
Andre finansielle anleggsmidler		74,2	63,5	63,3
<b>Anleggsmidler</b>		<b>43 141,8</b>	<b>43 622,9</b>	<b>44 394,7</b>
Varer		74,5	68,5	72,3
Derivater, omløpsmidler	10	1 210,2	883,8	0,6
Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11	2 589,0	2 449,1	2 409,9
Kontanter og kontantekvivalenter		2 390,4	3 943,7	2 373,5
<b>Omløpsmidler</b>		<b>6 264,1</b>	<b>7 345,0</b>	<b>4 856,4</b>
<b>Eiendeler</b>		<b>49 405,9</b>	<b>50 967,9</b>	<b>49 251,1</b>

## Sammendratt konsolidert balanse - egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	31. MARS		31. DESEMBER
		2026	2025	2025
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		13 094,5	11 139,5	12 854,2
Andre egenkapitalkomponenter		(1 736,4)	(1 796,7)	(1 606,7)
<b>Egenkapital</b>		<b>16 758,2</b>	<b>14 742,9</b>	<b>16 647,6</b>
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 465,4	4 231,2	4 085,8
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	435,5	454,0	446,6
Andre avsetninger og forpliktelser	13	706,1	837,8	713,1
Annen langsiktig gjeld	9,10	15 437,3	22 911,3	22 010,9
Derivater, langsiktig gjeld	10	1 158,3	906,3	480,0
<b>Langsiktig gjeld</b>		<b>22 202,5</b>	<b>29 340,6</b>	<b>27 736,5</b>
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	57,1	53,9	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	7 144,5	3 940,7	1 527,1
Derivater, kortsiktig gjeld	10	0,9	76,7	13,5
Betalbar skatt		387,0	-	354,9
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	2 855,6	2 813,1	2 914,9
<b>Kortsiktig gjeld</b>		<b>10 445,1</b>	<b>6 884,4</b>	<b>4 867,0</b>
<b>Gjeld</b>		<b>32 647,7</b>	<b>36 225,0</b>	<b>32 603,4</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>		<b>49 405,9</b>	<b>50 967,9</b>	<b>49 251,1</b>

## Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen

Beløp i MNOK	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	ANDRE EGENKAPITALKOMPONENTER			SUM
				AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS-RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER	
Egenkapital 1. januar 2026		5 400,1	12 854,2	(1 693,4)	87,0	(1 606,7)	16 647,6
Resultat etter skatt			240,3				240,3
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(234,0)		(234,0)	(234,0)
Kontantstrømsikring, etter skatt					104,3	104,3	104,3
Totalresultat			240,3	(234,0)	104,3	(129,7)	110,6
Egenkapital 31. mars 2026		5 400,1	13 094,5	(1 927,5)	191,3	(1 736,4)	16 758,2
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			(87,4)				(87,4)
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(202,6)		(202,6)	(202,6)
Kontantstrømsikring, etter skatt					(73,3)	(73,3)	(73,3)
Totalresultat			(87,4)	(202,6)	(73,3)	(275,9)	(363,3)
Egenkapital 31. mars 2025		5 400,1	11 139,5	(1 912,9)	116,4	(1 796,7)	14 742,9
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			1 627,2				1 627,2
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				16,9		16,9	16,9
Kontantstrømsikring, etter skatt					(102,7)	(102,7)	(102,7)
Totalresultat			1 627,2	16,9	(102,7)	(85,8)	1 541,5
Egenkapital 31. desember 2025		5 400,1	12 854,2	(1 693,4)	87,0	(1 606,7)	16 647,6

## Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2026	2025	2025
Resultat før skatt		307,3	(112,3)	2 084,4
Av- og nedskrivninger		467,3	612,2	2 484,3
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		1,6	(2,1)	(4,1)
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		35,1	(5,8)	(34,2)
Netto finansposter		122,2	196,6	718,8
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(13,5)	(3,2)	4,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		10,1	(133,9)	(158,2)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	79,5	92,2	227,7
Endringer i andre tidsavgrensingsposter		(17,7)	(152,0)	(320,9)
Innbetalinger av renter		26,9	52,8	135,0
Betalte skatter		(0,9)	(5,5)	(5,5)
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>1 018,0</b>	<b>539,0</b>	<b>5 131,6</b>
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		(1 248,9)	(1 063,4)	(5 795,4)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		446,6	56,6	2 465,4
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		5,3	2,4	14,2
Utbetalinger fra andre investeringer		-	-	-
<b>Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter</b>		<b>(797,0)</b>	<b>(1 004,3)</b>	<b>(3 315,8)</b>

Beløp i MNOK	NOTER	JANUAR-MARS		AR
		2026	2025	2025
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(10,0)	(11,6)	(3 096,6)
Utbetalinger av renter		(189,0)	(211,8)	(982,4)
<b>Netto kontantstrøm brukt i finansieringsaktiviteter</b>		<b>(199,0)</b>	<b>(223,5)</b>	<b>(4 079,0)</b>
Effekter valutakursendringer kontanter og kontantekvivalenter *		(5,1)	(5,2)	(0,9)
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		16,9	(694,0)	(2 264,2)
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		2 373,5	4 637,7	4 637,7
<b>Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt</b>		<b>2 390,4</b>	<b>3 943,7</b>	<b>2 373,5</b>

\* Effekter valutakursendringer kontanter og kontantekvivalenter presenteres fra 2026 på egen linje i kontantstrømoppstillingen. Tidligere perioder har effektene blitt klassifisert som del av netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter. Sammenligningstall er omarbeidet.

## NOTE 1 Generell informasjon

Avinorkonsernet består av Avinor AS med datterselskaper. Konsernets formål er å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under hovedvirksomheten, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene.

Hovedkontoret er i Oslo, Dronning Eufemias gate 6A.

Delårsrapporten for første kvartal 2026 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Delårsrapporten ble vedtatt den 18. mai 2026.

## NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet per første kvartal 2026 er avlagt i henhold til IAS 34 Delårsrapportering. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med Avinorkonsernets årsregnskap for 2025. Årsregnskapet inngår i Avinorkonsernets års- og bærekraftsrapport for 2025. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

### Skatt i delårsregnskapet

Skattekostnaden i resultatregnskapet består av beregnet betalbar skatt på skattemessig resultat og endring i utsatt skatt. Skattekostnad som relaterer seg til poster ført via utvidet resultat presenteres på egne linjer i oppstilling over utvidet resultat.

Utsatt skattefordel beregnes med utgangspunkt i poster hvor det er forskjell mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattesats som forventes benyttet når skatteposisjonen realiseres.

Betalbar skatt i konsernets balanse er basert på estimert skattemessig overskudd per periodeavslutningstidspunkt samt tidligere års beregnede betalbare skatter redusert for betalt forskuddsskatt.

### NOTE 3 Segmentinformasjon

---

Driftssegmenter rapporteres på samme måte som ved intern rapportering til konsernets øverste beslutningstaker. Øverste beslutningstaker, som er ansvarlig for allokering av ressurser til og vurdering av inntjening i driftssegmentene, er blitt identifisert som konsernledelsen.

Avinorkonsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og 45 lufthavner, og hele virksomheten foregår i Norge (inkludert Svalbard). Driftssegmentene er identifisert basert på den interne rapporteringen som benyttes på øverste operative beslutningsnivå for vurdering av prestasjon og beslutninger om ressursallokering. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet.

For ledelsesformål er konsernet organisert i et lufthavnsegment og et flysikringssegment. Fellesfunksjoner omfatter teknologi, konsernstaber (herunder

økonomi/finans, kommersiell/marked, strategi, HR og juridisk) samt øvrige felles fagmiljøer.

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

Avinor har definert underveistjenester og lufthavnvirksomhet som konsernets kontantgenererende enheter. Det innebærer at den samlede lufthavnvirksomheten og underveistjenester er de minste enhetene i konsernet som genererer uavhengige

kontantstrømmer. Underveistjenester er en del av driftssegmentet flysikring. Den samlede lufthavnvirksomheten består av driftssegmentet lufthavndrift samt innflygings- og tårntjenester som inngår i driftssegmentet flysikring. Se nærmere omtale av kontantgenererende enheter i note 7.

### NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

#### JANUAR – MARS 2026

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 435,7	384,0	-		1 819,8
Kommersielle inntekter	1 307,1	46,3	47,2		1 400,7
Andre inntekter	15,9	-	1,8		17,7
Konserninterne inntekter	48,3	217,4	633,4	(899,0)	-
Driftsinntekter	2 807,1	647,8	682,4	(899,0)	3 238,2
Varekostnader	(19,1)	(0,9)	(25,7)		(45,7)
Lønn og andre personalkostnader	(477,7)	(406,6)	(333,3)		(1 217,6)
Andre driftskostnader	(770,4)	(48,7)	(250,5)		(1 069,7)
Andre kostnader	(7,7)	-	(0,7)		(8,4)
Konserninterne kostnader	(719,1)	(159,4)	(20,5)	899,0	-
Driftskostnader	(1 994,0)	(615,7)	(630,7)	899,0	(2 341,4)
<b>Driftsresultat før av- og nedskrivninger</b>	<b>813,1</b>	<b>32,1</b>	<b>51,7</b>		<b>896,9</b>
Avskrivninger	(578,7)	(12,0)	(51,7)		(642,3)
Nedskrivninger	-	175,0	-		175,0
<b>Driftsresultat</b>	<b>234,4</b>	<b>195,1</b>	<b>-</b>		<b>429,5</b>
Tilknyttede eiendeler *	37 387,6	2 164,2	1 024,6		40 576,4
Investeringer i perioden	405,8	62,1	69,3		537,2

\* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

#### JANUAR – MARS 2025

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

\* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

## NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR – DESEMBER 2025

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

\* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

<sup>1</sup> Konsernet har i 2025 innregnet planendringseffekter knyttet til pensjonsordninger for ny offentlig AFP og tidligpensjon. Planendringseffekter er inkludert i lønn og personalkostnader, og utgjør 96,9 millioner kroner for segmentet lufthavndrift og minus 92,8 millioner kroner for segmentet flysikring.

### Segmentet lufthavndrift

For å gi et bilde av segmentet lufthavndrift, presenteres i tillegg resultater for lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og samlet oversikt over resterende lufthavner (Regionale lufthavner). Eiendomsdrift omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg.

Beløp i MNOK	JANUAR-MARS 2026			JANUAR-MARS 2025		
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT
Oslo lufthavn	1 440,9	(1 023,8)	417,1	1 307,1	(926,9)	380,2
Bergen lufthavn	315,0	(246,7)	68,3	275,6	(231,1)	44,6
Stavanger lufthavn	242,4	(150,1)	92,3	213,1	(161,4)	51,7
Trondheim lufthavn	202,1	(150,2)	51,9	184,3	(137,4)	46,9
Regionale lufthavner	548,7	(963,9)	(415,2)	455,5	(946,5)	(490,9)
Eiendomsdrift	57,9	(38,0)	19,9	49,6	(13,2)	36,4
<b>Lufthavndrift</b>			<b>234,4</b>			<b>68,7</b>
Beløp i MNOK	JANUAR-DESEMBER 2025					
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT			
Oslo lufthavn	6 439,3	(3 638,9)	2 800,4			
Bergen lufthavn	1 408,1	(893,0)	515,1			
Stavanger lufthavn	1 025,8	(617,9)	407,9			
Trondheim lufthavn	838,5	(548,0)	290,6			
Regionale lufthavner	2 070,3	(3 757,7)	(1 687,4)			
Eiendomsdrift	227,8	(71,3)	156,5			
<b>Lufthavndrift</b>			<b>2 483,1</b>			

Inntekter: driftsinntekter, inkludert konserninterne inntekter.

Kostnader: driftskostnader, inkludert konserninterne kostnader, samt avskrivninger.

Konserninterne inntekter og kostnader består delvis av direkte fordeling av stabs- og støttefunksjoner basert på faktisk bruk og delvis av fordelinger basert på interne fordelingsnøkler.

## NOTE 4 Driftsinntekter

Driftsinntekter for Avinorkonsernet består av trafikkinntekter, kommersielle inntekter og andre inntekter. Trafikkinntekter omfatter alle avgifter knyttet til bruk av lufthavnene og tjenesteytelser som er nødvendige for å gjennomføre flygninger til/fra og innad i Norge. Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester samt leieinntekter. Andre inntekter er spesifisert i note 5.

For ytterligere informasjon om de ulike inntektsstrømmene for Avinorkonsernet, se note 5 i årsregnskapet for 2025. Årsregnskapet inngår i Avinors års- og bærekraftsrapport for 2025.

### Fordeling inntekter

Beløp i MNOK	JANUAR-MARS		ÅR
	2026	2025	2025
<b>Driftsinntekter fra kontrakter med kunder</b>			
Underveisavgift	384,0	376,3	1 642,0
Startavgift	375,6	310,5	1 398,9
Passasjeravgift	510,9	401,5	2 010,7
Sikkerhetsavgift	365,1	311,1	1 445,0
Terminalavgift	184,1	174,8	769,8
<b>Trafikkinntekter</b>	<b>1 819,8</b>	<b>1 574,3</b>	<b>7 266,4</b>
Inntekter fra salg av varer og tjenester	240,1	234,6	1 092,3
<b>Driftsinntekter fra kontrakter med kunder</b>	<b>2 059,9</b>	<b>1 808,9</b>	<b>8 358,7</b>
<b>Leieinntekter:</b>			
Duty free	466,2	461,1	2 464,8
Parkering	277,9	244,7	1 199,6
Servering, kiosker og butikker	214,9	203,2	982,9
Annet	201,7	185,5	838,1
<b>Leieinntekter</b>	<b>1 160,6</b>	<b>1 094,6</b>	<b>5 485,5</b>
Andre inntekter (note 5)	17,7	24,6	68,2
<b>Driftsinntekter</b>	<b>3 238,2</b>	<b>2 928,2</b>	<b>13 912,4</b>
Trafikkinntekter	1 819,8	1 574,3	7 266,4
Kommersielle inntekter *	1 400,7	1 329,2	6 577,8
Andre inntekter (note 5)	17,7	24,6	68,2
<b>Driftsinntekter</b>	<b>3 238,2</b>	<b>2 928,2</b>	<b>13 912,4</b>

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

## NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

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

### Spesifikasjon

Beløp i MNOK	JANUAR-MARS		AR
	2026	2025	2025
<b>Andre inntekter</b>			
Gevinst salg anleggsmidler	0,9	2,1	7,9
Offentlige tilskudd/refusjoner	16,8	22,6	60,3
<b>Andre inntekter</b>	<b>17,7</b>	<b>24,6</b>	<b>68,2</b>
<b>Andre kostnader</b>			
Tap salg anleggsmidler	(2,4)	-	(3,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	(6,0)	(17,0)	(38,8)
<b>Andre kostnader</b>	<b>(8,4)</b>	<b>(17,0)</b>	<b>(42,6)</b>

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

Resultatført endring i miljøavsetning består av endring i forpliktelse samt beregnede nåverdieffekter. Se note 13 for ytterligere informasjon.

## NOTE 6 Operasjonelle anleggsmidler

Beløp i MNOK	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Balanseført verdi 1. januar 2026	788,3	35 180,6	4 533,8	462,3	40 964,9
Tilgang	-	-	537,2	-	537,2
Reklassifisering *	-	504,1	(504,1)	-	-
Avgang	-	(7,8)	-	(0,7)	(8,5)
Avskrivninger	(24,5)	(606,2)	-	(11,7)	(642,3)
Nedskrivninger (note 7)	4,0	61,0	110,0	-	175,0
<b>Balanseført verdi 31. mars 2026</b>	<b>767,8</b>	<b>35 131,8</b>	<b>4 676,8</b>	<b>449,9</b>	<b>41 026,4</b>
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	588,5	5,1	593,6
Reklassifisering *	11,2	575,5	(586,7)	-	-
Avgang	-	(0,4)	-	-	(0,4)
Avskrivninger	(19,3)	(580,3)	-	(12,6)	(612,2)
<b>Balanseført verdi 31. mars 2025</b>	<b>552,1</b>	<b>34 807,9</b>	<b>4 331,9</b>	<b>472,1</b>	<b>40 164,0</b>
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,2	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,0
Tilgang	-	-	3 245,4	53,4	3 298,8
Reklassifisering *	320,4	2 721,3	(3 041,7)	-	-
Avgang	-	(10,4)	-	(22,1)	(32,6)
Avskrivninger	(92,3)	(2 343,4)	-	(48,6)	(2 484,3)
<b>Balanseført verdi 31. desember 2025</b>	<b>788,3</b>	<b>35 180,6</b>	<b>4 533,8</b>	<b>462,3</b>	<b>40 964,9</b>

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

## NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

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

### LUFTHAVNVIRKSOMHET

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. mars 2026 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. mars 2026 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå.

### Sentrale vurderinger og estimater

Den viktigste sentrale forutsetningen for å oppnå nødvendig resultatforbedring er realvekst i Avinors lufthavnavgifter. Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS' start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» at det med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene gjennom avgiftsfastsettelsene for 2025 og 2026.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. mars 2026 benyttes perioden april 2026 til og med 2031 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2032 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

Det vesentlige av bruksverdien kommer fra terminalverdien. Forutsetninger som påvirker terminalverdien anses derfor som de mest sentrale i verdifallsvurderingen. Disse er angitt nedenfor og representerer ledelsens beste estimat for sannsynlig utfall:

	LUFTHAVNVIRKSOMHET
<b>Nøkkelforutsetninger</b>	
Antall passasjerer terminalåret 2032 (millioner)	59,3
Resultatforbedring terminalåret 2032 (mrd. kr)	0,9
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,4 %

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

### Nøkkelforutsetninger

#### *Antall passasjerer terminalåret 2032*

Antall passasjerer på 59,3 millioner i 2032 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet inntektsvekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 2026 er fra Avinors trafikkanalysemodell og tar høyde for drivere innen både tilbudsside (tilbudte seter og flybevegelser) og etterspørselsside (utvikling i BNP, turisme og reisetrender). Det er også hensyntatt forventede endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2027-2031 er det lagt til grunn en estimert normalvekst for luftrafikken, hvor det er sett spesielt på perioden 2015-2019 som sammenlignbar ut fra utviklingstrekk i norsk økonomi, valuta, turisme og generell tilbudssideutvikling. Estimerte effekter av økte lufthavnavgifter i prognoseperioden er hensyntatt. Veksttaktene for årene 2028-2029 er i stor grad sammenfallende med prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) som justeres for oppdaterte forventninger til utvikling i drivere som BNP, kjøpekraft, arbeidsledighet og andre indikatorer som kan påvirke fremtidig etterspørsel. Forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Basisscenarioet i TØIs langsiktige prognoser er beslektet med SSP2-scenarioet (Shared Socio-Economic Pathways). Forutsetningene i SSP2 er videre tatt med inn i usikkerhetsperspektivene i både SSP3- og SSP5-scenarionene. Avinors langsiktige trafikkutvikling vurderes til å være et sted mellom lavutslipp- og høytutslippsscenarioene benyttet i klimarisikoanalysene i IRO E1- avsnittet i bærekraftsrapporteringen, som inngår i års- og bærekraftsrapporten 2025 for Avinor.

#### *Resultatforbedring terminalåret 2032*

Samferdselsdepartementet har i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS' start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» bekreftet at de med sitt flerårige rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler. For årene 2026-2029 er det forutsatt at lufthavnavgiftene fastsettes slik at underskuddet i forhold til beregnet behov etter «singel till»-modellen ligger på nivå 200 millioner kroner for 2026, mens avgiftene fra og med 2027 skal være likt beregnet behov. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene fra 2024 gjennom avgiftsfastsettelsen for 2025 og 2026.

I terminalåret 2032 er det estimert at den varige, årlige resultatforbedringen vil ligge i nivå 900 millioner kroner. Denne resultatforbedringen er hovedsakelig forutsatt realisert gjennom realavgiftsøkninger. Avinor jobber også med egne resultatforbedringstiltak som vil tas inn i prognoseperioden når tiltakene er besluttet og iverksatt.

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

### Vekstfaktor i terminalledd

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

### Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 6,4 prosent (8,2 prosent før skatt) er per 31. mars 2026 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

### Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. mars 2026 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Det er dermed ikke identifisert behov for nedskrivning per balansedagen.

### Sensitiviteter

Nedskrivningstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring gjennom økte lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 6,7 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 4,9 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 13,3 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 11,6 milliarder kroner.

Det er i tillegg foretatt sensitivitetsanalyser av de andre sentrale forutsetningene som ledelsen mener representerer rimelig sannsynlige nedsidescenarioer. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalåret som er nødvendig for å opprettholde bokførte verdier i de ulike scenariene. Endringer i rammevilkår eller andre resultatforbedrende tiltak som eksempelvis forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører eller redusert omfang av samfunnsoppdrag kan redusere behovet for avgiftsøkning. I scenarioene med redusert vekst i terminalleddet er investeringene holdt uendret i forhold til gjennomført nedskrivningstest.

Beløp i MNOK	VERDI	ENDRING I VERDI	NEDSKRIVNING	NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING FOR Å OPPRETTHOLDE VERDIEN	
Passasjerer i 2031 (millioner)					
<b>Endring passasjerer gjennom prognoseperioden</b>					
0 %	58,6	38 694	-	-	870
- 5 %	55,7	30 016	(8 678)	(6 919)	1 434
- 10 %	52,8	21 338	(17 356)	(15 597)	1 998
Vekst i terminalleddet					
<b>Endring vekst i terminalleddet</b>					
0,0 %	2,0 %	38 694	-	-	870
- 0,5 %	1,5 %	38 084	(610)	-	891
- 1,0 %	1,0 %	37 587	(1 106)	-	911
Avkastningskrav					
<b>Endring avkastningskrav</b>					
0,0 %	6,4 %	38 694	-	-	870
+ 0,5 %	6,9 %	34 234	(4 460)	(2 701)	1 183
+ 1,0 %	7,4 %	30 610	(8 084)	(6 325)	1 496

## UNDERVEISTJENESTER

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

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

I mars 2026 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges reviderte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029 godkjennes. I tillegg er det uklart hvorvidt besluttende organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat. Ytelsesplanen er ved avleggelsen av denne delårsrapporten ikke formelt godkjent. Det ble per 31. mars 2026 gjennomført en oppdatert nedskrivningstest som inkluderer justeringer i de ulike usikkerhetsfaktorene.

### 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. mars 2026 er basert på to ulike scenarier: base case og trafikkrisikoscenario. Scenarioene representerer ulike nivåer for trafikkutviklingen i referanseperiodene for årene 2026-2034. Scenarioene er risikovektet. I tillegg er risikoen for hvorvidt besluttende organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat reflektert.

For nedskrivningstesten per 31. mars 2026 benyttes april 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. mars 2026 var 6,0 prosent (7,6 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. mars 2026 viser at beregnet bruksverdi på 2 440 millioner overstiger balanseført verdi av eiendelene. Basert på denne har det blitt innregnet en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning i 2024 knyttet til eiendelene i den kontantgenererende enheten underveistjenester.

Reverseringen presentert i resultatregnskapet på egen linje «Nedskrivning». Reverseringen har påvirket immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse. Fordelingen fremgår av note 6.

## NOTE 8 Pensjoner

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 31. desember 2025.

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

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser

	31. MARS 2026	31. MARS 2025	31. DESEMBER 2025
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	4,00 %	3,90 %	4,00 %
Årlig forventet lønnsvekst	4,00 %	4,00 %	4,00 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,75 %	3,00 %	2,75 %
Årlig forventet G-regulering	3,75 %	3,75 %	3,75 %

### Pensjonsforpliktelse

	31. MARS 2026	31. MARS 2025	31. DESEMBER 2025
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	4 085,8	3 879,4	3 879,4
Resultatført pensjonskostnad	100,7	99,5	347,3
Resultatført planendring	-	-	4,1
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	(21,1)	(7,3)	(123,7)
Estimatavvik mot totalresultat	300,0	259,7	(21,3)
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	4 465,4	4 231,2	4 085,8

### Innskuddsordninger

Det er i tillegg til pensjonskostnadene for balanseførte pensjonsforpliktelser, kostnadsført innskuddspensjon på 59,3 millioner kroner i første kvartal 2026 (59,8 millioner kroner i første kvartal 2025), samt kostnader til privat AFP på 11,8 millioner kroner (9,8 millioner kroner).

## NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK	31. MARS 2026	31. MARS 2025	31. DESEMBER 2025
Langsiktige leieforpliktelser	435,5	454,0	446,6
Annen langsiktig gjeld	15 437,3	22 911,3	22 010,9
Kortsiktige leieforpliktelser	57,1	53,9	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	7 144,5	3 940,7	1 527,1
<b>Lån og leieforpliktelser</b>	<b>23 074,4</b>	<b>27 359,9</b>	<b>24 041,3</b>
<b>Lånebevegelser</b>			
Balanseført verdi 01. januar	24 041,3	28 156,8	28 156,8
Nedbetaling av langsiktig lån	-	-	(3 054,2)
Reduksjon leieforpliktelser	(10,0)	(11,6)	(42,4)
Netto lånebevegelser	(10,0)	(11,6)	(3 096,6)
Andre endringer forpliktelser	(0,4)	5,1	41,6
Valuta-/ verdiendring lån	(956,5)	(790,4)	(1 060,6)
<b>Balanseført verdi periodeslutt</b>	<b>23 074,4</b>	<b>27 359,9</b>	<b>24 041,3</b>

### TREKKRETTIGHETER

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

## NOTE 10 Finansielle instrumenter

### VIRKELIG VERDI

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

Balansført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfalltid. Tilsvarende er balansført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående. Nedskrevet verdi av de forfalte fordringene er vurdert å være en rimelig tilnærming til virkelig verdi.

Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittmargin.

#### Verdsettelsesmetode for virkelig verdi

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

- Nivå 1: notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse.
- Nivå 2: verdsettelse basert på andre observerbare faktorer enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.
- Nivå 3: verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger).

Konsernets balansførte derivater er verdsatt i nivå 2 i virkelig verdi hierarkiet. Virkelig verdi av både obligasjonslån og banklån i etterfølgende tabell er verdsatt i verdsettelsesnivå 2. For annen rentebærende gjeld er det vurdert at balansført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi.

Sammenligning balansførte verdier og virkelig verdi  
Avinorkonsernet har eksterne obligasjonslån og banklån.

Beløp i MNOK	31. MARS 2026		31. MARS 2025		31. DESEMBER 2025	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>						
Obligasjonslån	20 232,5	19 839,0	23 977,8	23 384,4	21 189,1	20 856,0
Banklån	2 297,7	2 585,6	2 824,8	2 826,2	2 297,7	2 570,3

### Derivater

Beløp i MNOK	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Rente- og valutaswapper, kontanstrømsikring	121,7	1 390,6	2 038,7
Rente- og valutaswapper, virkelig verdi sikring	572,6	434,9	(516,1)
Valutaterminkontrakter	3,1	3,0	(0,7)
Energikontrakter	28,4	(76,6)	(12,2)
<b>Netto verdi derivater</b>	<b>725,8</b>	<b>1 752,0</b>	<b>1 509,7</b>

### Klassifisering i balansen

Beløp i MNOK	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Derivater, anleggsmidler	674,9	1 851,1	2 002,7
Derivater, omløpsmidler	1 210,2	883,8	0,6
Derivater, langsiktig gjeld	(1 158,3)	(906,3)	(480,0)
Derivater, kortsiktig gjeld	(0,9)	(76,7)	(13,5)
<b>Sum</b>	<b>725,8</b>	<b>1 752,0</b>	<b>1 509,7</b>

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

Beløp i MNOK	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Kundefordringer	1 292,5	1 169,0	1 337,2
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	164,3	226,0	244,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	208,5	213,4	128,4
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	744,5	646,2	442,1
Andre kortsiktige fordringer	179,3	194,4	257,5
<b>Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer</b>	<b>2 589,0</b>	<b>2 449,1</b>	<b>2 409,9</b>
Leverandørgjeld	1 090,2	974,9	1 122,6
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	536,0	501,5	622,9
Påløpte drifts- og investeringskostnader	342,9	328,4	309,6
Påløpte rentekostnader	385,0	407,5	351,8
Forskudd fra kunder	199,4	189,1	213,3
Skyldige offentlige avgifter	209,0	281,4	137,8
Øvrig kortsiktig gjeld	93,2	130,4	157,0
<b>Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld</b>	<b>2 855,6</b>	<b>2 813,1</b>	<b>2 914,9</b>

## NOTE 12 Vesentlige utbyggingsprosjekter

### Ny lufthavn Bodø

I desember 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Bodø. Prosjektet innebærer at dagens lufthavn flyttes for å sikre areal til videre byutvikling. Ny lufthavn vil etter planen settes i drift i løpet av 2029 - 2030. Prosjektet finansieres av Avinor, staten og Bodø kommune.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2025.

### Økonomisk status

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø fra og med 1. kvartal 2019 uten kjøp av arealer:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE	NOTE	JANUAR-MARS		AKKUMULERT		
		2026	2025	2019-2026	2019-2025	
<b>Balansførte prosjektutgifter</b>						
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	455,8	287,3	2 905,9	2 450,1
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(455,8)	(287,3)	(2 905,9)	(2 450,1)
Netto balansførte prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Resultatførte prosjektutgifter</b>						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		7,5	6,2	209,5	202,0
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(7,5)	(6,2)	(209,5)	(202,0)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Totale prosjektutgifter</b>						
Påløpte prosjektutgifter			463,3	293,5	3 115,4	2 652,1
Innregning av tilskudd			(463,3)	(293,5)	(3 115,4)	(2 652,1)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Fordringer tilskudd - periodeslutt</b>						
Tilskudd innregnet - akkumulert					3 115,4	2 652,1
Mottatte tilskudd - akkumulert					(2 802,2)	(2 550,5)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11			313,2	101,6

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

## NOTE 12 Vesentlige utbyggingsprosjekter (forts.)

### Ny lufthavn Mo i Rana

I juni 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Mo i Rana som skal erstatte dagens lufthavn på Røssvoll. Planlagt åpningsdato for den nye lufthavnen er 30. september 2027. Lufthavnen skal i utgangspunktet finansieres av staten samt bidrag fra Rana kommune og lokalt næringsliv. I tillegg bærer Avinor risikoen for alle kostnader utover styringsrammen som ble vedtatt av Stortinget i 2023.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2025.

### Økonomisk status

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE	NOTE	JANUAR-MARS		AKKUMULERT		
		2026	2025	2014-2026	2014-2025	
<b>Balansførte prosjektutgifter</b>						
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	278,8	213,5	3 546,1	3 267,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(278,8)	(213,5)	(3 546,1)	(3 267,2)
Netto balansførte prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Resultatførte prosjektutgifter</b>						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		5,0	2,2	77,0	72,0
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	(5,0)	(2,2)	(77,0)	(72,0)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Totale prosjektutgifter</b>						
Påløpte prosjektutgifter			283,8	215,6	3 623,1	3 339,2
Innregning av tilskudd			(283,8)	(215,6)	(3 623,1)	(3 339,2)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
<b>Fordringer tilskudd - periodeslutt</b>						
Tilskudd innregnet - akkumulert					3 623,1	3 339,2
Mottatte tilskudd - akkumulert					(3 191,7)	(2 998,7)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11			431,3	340,5

## NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

### Ytre miljø

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

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

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

### Oversikt over endring i avsetning miljøforpliktelse

	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2026	2025	2025
Avsetning 1. januar	703,4	831,0	831,0
Endring avsetning grunnet ny informasjon	-	-	13,4
Nåverdieffekt	6,0	17,0	25,5
Gjennomført arbeid	(13,2)	(18,6)	(166,4)
Avsetning periodeslutt	696,2	829,4	703,4

## **NOTE 14** Hendelser etter balansedagen

---

Det har ikke vært hendelser etter 31. mars 2026 som påvirker delårsrapporten for første kvartal 2026.

## Alternative resultatmål

Avinor utarbeider konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

### DRIFTSRESULTAT FØR AV- OG NEDSKRIVNINGER / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet.

### JUSTERTE DRIFTSINNETEKTER, DRIFTSKOSTNADER, EBITDA OG DRIFTSRESULTAT

Avinor beregninger driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat justert for andre inntekter/ kostnader som vist nedenfor. Sammenlikningsperioder er tilsvarende beregnet.

### Beregning og avstemming - konsern

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		2025
		2026	2025	
Driftsinntekter	Resultatregnskap	3 238,2	2 928,2	13 912,4
Andre inntekter	Resultatregnskap	(17,7)	(24,6)	(68,2)
<b>Justerte driftsinntekter</b>		<b>3 220,5</b>	<b>2 903,5</b>	<b>13 844,2</b>
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 341,4)	(2 231,7)	(8 624,8)
Andre kostnader	Resultatregnskap	8,4	17,0	42,6
Planendring pensjon	Note 8	-	-	4,1
<b>Justerte driftskostnader</b>		<b>(2 333,0)</b>	<b>(2 214,6)</b>	<b>(8 578,1)</b>
<b>Justert EBITDA</b>		<b>887,5</b>	<b>688,9</b>	<b>5 266,1</b>
Avskrivninger	Resultatregnskap	(642,3)	(612,2)	(2 484,3)
<b>Justert driftsresultat</b>		<b>245,2</b>	<b>76,7</b>	<b>2 781,8</b>

## Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		
		2026	2025	2025
Sum driftsinntekter	Note 3	2 807,1	2 485,2	12 009,8
Andre inntekter	Note 3	(15,9)	(24,6)	(68,2)
<b>Justerte driftsinntekter lufthavndrift</b>		<b>2 791,2</b>	<b>2 460,5</b>	<b>11 941,7</b>
Driftskostnader	Note 3	(1 994,0)	(1 859,6)	(7 274,6)
Avskrivninger	Note 3	(578,7)	(556,9)	(2 252,1)
Andre kostnader	Note 3	7,7	17,0	42,6
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	-	-	96,9
<b>Justerte driftskostnader lufthavndrift</b>		<b>(2 564,9)</b>	<b>(2 399,4)</b>	<b>(9 387,3)</b>
<b>Justert driftsresultat lufthavndrift</b>		<b>226,2</b>	<b>61,1</b>	<b>2 554,4</b>
<b>Justert driftsmargin lufthavndrift</b>		<b>8,1 %</b>	<b>2,5 %</b>	<b>21,4 %</b>

## Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		
		2026	2025	2025
Sum driftsinntekter	Note 3	647,8	636,9	2 665,8
Andre inntekter	Note 3	-	-	(0,0)
<b>Justerte driftsinntekter flysikring</b>		<b>647,8</b>	<b>636,9</b>	<b>2 665,7</b>
Sum driftskostnader	Note 3	(615,7)	(615,4)	(2 305,5)
Avskrivninger	Note 3	(12,0)	(5,9)	(40,0)
Andre kostnader	Note 3	-	-	-
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	-	-	(92,8)
<b>Justerte driftskostnader flysikring</b>		<b>(627,7)</b>	<b>(621,3)</b>	<b>(2 438,3)</b>
<b>Justert driftsresultat flysikring</b>		<b>20,1</b>	<b>15,6</b>	<b>227,4</b>
<b>Justert driftsmargin flysikring</b>		<b>3,1 %</b>	<b>2,4 %</b>	<b>8,5 %</b>

## JUSTERTE DRIFTSINTEKTER, DRIFTSKOSTNADER OG DRIFTSRESULTAT PER PASSASJER (LUFTHAVNDRIFT)

Justerte driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat per passasjer (for segmentet lufthavndrift) gir informasjon om inntekt, kostnad og resultat fordelt på antall passasjerer som har reist via Avinor sine lufthavner i den aktuelle perioden.

## Beregning og avstemming

Beløp i MNOK	KILDE	JANUAR-MARS		
		2026	2025	2025
Antall passasjerer (i millioner)		11,9	11,4	53,1
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	2 791,2	2 460,5	11 941,7
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 564,9)	(2 399,4)	(9 387,3)
<b>Justert driftsresultat lufthavndrift</b>	<b>APM</b>	<b>226,2</b>	<b>61,1</b>	<b>2 554,4</b>
Justert driftsinntekt per passasjer		234,6	214,9	225,1
Justerte driftskostnader per passasjer		(215,6)	(209,6)	(176,9)
<b>Justert driftsresultat per passasjer</b>		<b>19,0</b>	<b>5,3</b>	<b>48,1</b>

## RENTEBÆRENDE GJELD

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

### Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	435,5	454,0	446,6
Annen langsiktig gjeld	Balanse	15 437,3	22 911,3	22 010,9
<b>Langsiktig rentebærende gjeld</b>		<b>15 872,8</b>	<b>23 365,3</b>	<b>22 457,5</b>
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	57,1	53,9	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	7 144,5	3 940,7	1 527,1
<b>Kortsiktig rentebærende gjeld</b>		<b>7 201,6</b>	<b>3 994,6</b>	<b>1 583,7</b>
<b>Rentebærende gjeld</b>		<b>23 074,4</b>	<b>27 359,9</b>	<b>24 041,3</b>

## NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

### Beregning og avstemming av netto rentebærende gjeld

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Rentebærende gjeld	APM	23 074,4	27 359,9	24 041,3
Rente- og valutaswapper, kontantstrømsikring	Note 10	(121,7)	(1 390,6)	(2 038,7)
Rente- og valutaswapper, virkelig verdi sikring	Note 10	(572,6)	(434,9)	516,1
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(2 390,4)	(3 943,7)	(2 373,5)
<b>Netto rentebærende gjeld</b>		<b>19 989,7</b>	<b>21 590,7</b>	<b>20 145,1</b>

## EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken, Den Nordiske Investeringsbank og på ubenyttet trekkfasilitet. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld.

### Beregning og avstemming av egenkapitalandel i samsvar med låneavtaler

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Egenkapital	Balanse	16 758,2	14 742,9	16 647,6
Netto rentebærende gjeld	APM	19 989,7	21 590,7	20 145,1
<b>Egenkapital og rentebærende gjeld</b>		<b>36 747,9</b>	<b>36 333,6</b>	<b>36 792,7</b>
<b>Egenkapitalandel låneavtaler *</b>		<b>45,6 %</b>	<b>40,6 %</b>	<b>45,2 %</b>

\* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

## VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

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

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

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

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

### Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Netto rentebærende gjeld	APM	19 989,7	21 590,7	20 145,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(435,5)	(454,0)	(446,6)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(57,1)	(53,9)	(56,6)
<b>Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser</b>		<b>19 497,1</b>	<b>21 082,8</b>	<b>19 641,8</b>
Egenkapital	Balanse	16 758,2	14 742,9	16 647,6
<b>Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser</b>		<b>36 255,3</b>	<b>35 825,7</b>	<b>36 289,5</b>
<b>Vedtektsfestet egenkapitalandel *</b>		<b>46,2 %</b>	<b>41,2 %</b>	<b>45,9 %</b>

\* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser

## EGENKAPITALANDEL

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om konsernets soliditet.

### Beregning og avstemming av egenkapitalandel

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Egenkapital	Balanse	16 758,2	14 742,9	16 647,6
Egenkapital og gjeld	Balanse	49 405,9	50 967,9	49 251,1
<b>Egenkapitalandel</b>		<b>33,9 %</b>	<b>28,9 %</b>	<b>33,8 %</b>

## KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

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

### Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

Beløp i MNOK	KILDE	31. MARS	31. MARS	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	1 018,0	539,0	5 131,6
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(797,0)	(1 004,3)	(3 315,8)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(189,0)	(211,8)	(982,4)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	-	-
Effekter valutakursendringer kontanter og kontantekvivalenter	Kontantstrømoppstilling	(5,1)	(5,2)	(0,9)
<b>Kontantstrøm før endring gjeld</b>		<b>26,9</b>	<b>(682,3)</b>	<b>832,4</b>

## AVKASTNING INVESTERT KAPITAL

Avinor sin eier, Samferdselsdepartementet, har en forventning om at konsernets virksomhet skal drives mest mulig kostnadseffektivt innenfor de sektorpolitiske rammene. Avinor benytter avkastning på investert kapital som måleparameter.

Avkastning på investert kapital beregnes som konsernets driftsresultat etter skatt siste 12 måneder som andel av gjennomsnittlig investert kapital i samme periode.

## IKKE-FINANSIELLE MÅLTALL

Avinor benytter også ikke-finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke-finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke-finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke-finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

### Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

### Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyavgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.