

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

Andre kvartal og første halvår 2026. Avinorkonsernet



Hovedtall Avinorkonsernet

	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
Beløp i MNOK	2026	2025	2026	2025	2025
Inntekter lufthavnvirksomhet *	3 399	3 151	6 190	5 612	11 942
Inntekter flysikringstjeneste *	680	671	1 327	1 308	2 666
Andre inntekter, ufordelte inntekter og elimineringer	(193)	(186)	(394)	(356)	(695)
Totale inntekter	3 886	3 636	7 124	6 564	13 912
EBITDA **	1 548	1 408	2 445	2 105	5 288
Justert EBITDA **	1 536	1 383	2 424	2 072	5 266
Resultat etter skatt	553	473	793	386	1 627
Totale eiendeler			54 794	48 377	49 251
Egenkapital			17 594	15 132	16 648
Egenkapital/totalkapital **			32,1 %	31,3 %	33,8 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **			48,0 %	42,1 %	45,9 %
Avkastning på investert kapital ***			6,3 %	3,0 %	5,5 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	13 958	13 862	25 856	25 312	53 055
Antall flybevegelser (i 1000)	165	163	310	309	632
Antall service units (i 1000)	594	623	1 143	1 189	2 470
Punktlighet **/**			87 %	85 %	86 %
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 halvår 2026 sammenlignet med første halvår 2025. Totale driftsinntekter første halvår utgjorde 7 124 millioner kroner og viste en underliggende vekst på 8,6 prosent (justert for andre inntekter) fra første halvår 2025. Dette forklares både av økte inntekter per passasjer og økning i antall passasjer på 2,1 prosent. Totale driftskostnader første halvår utgjorde 4 679 millioner kroner og viste en underliggende økning på 4,7 prosent (justert for andre kostnader) fra første halvår 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 2 424 millioner kroner i første halvår 2026, som er en økning på 351 millioner kroner fra første halvår 2025.

I juni 2026 utstedte Avinor et nytt obligasjonslån på 500 millioner euro med forfall 2036. Provenyet fra obligasjonslånet vil bli benyttet til refinansiering av konsernets eksisterende gjeld, herunder tilbakebetaling av obligasjonslånet med forfall i 2027, samt til generelle selskapsformål.

Operasjonelt har det fortsatt vært høy og god forutsigbarhet for passasjerene de siste tolv månedene på Avinors lufthavner med en punktlighet på 87 prosent og en regularitet på 98 prosent.

Den fremdeles eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten påvirker luftfarten internasjonalt. Avinor følger utviklingen tett med fokus på konsekvenser for trafikkutvikling, energipriser,

flydrivstofftilgang og flyselskapenes kapasitetsplaner. Så langt har effektene vært relativt begrenset utover reduksjoner i flybevegelser til og fra regionen samt økte energipriser i egen drift.

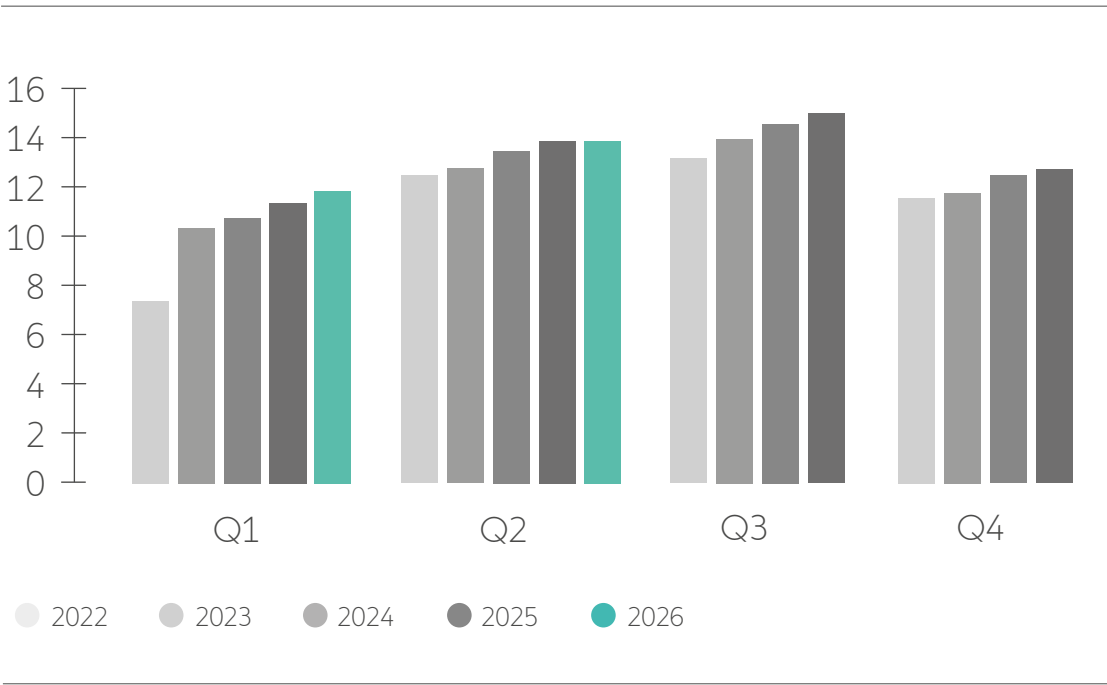
TRAFIKKUTVIKLING

25,9 millioner passasjerer reiste via Avinors lufthavner i første halvår 2026, som er en økning på 2,1 prosent sammenlignet med første halvår 2025. I andre kvartal 2026 reiste 14 millioner passasjerer via lufthavnene, en økning på 0,7 prosent fra andre kvartal 2025.

Den sterkeste veksten i første halvår har vært på Bergen lufthavn med en økning på 6,9 prosent og regionale lufthavner med en økning på 4,8 prosent. Blant de regionale lufthavnene er det særlig Tromsø, Bodø og Harstad/Narvik som driver veksten.

Veksten første halvår for innenlands- og utenlandstrafikk var på henholdsvis 1,2 og 3,6 prosent. Utenlandstrafikken stod for 41,5 prosent av det samlede antall passasjerer i første halvår 2026 mot 40,9 prosent første halvår foregående år.

Grafen til høyere viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2022.



PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR - JUNI

PASSASJERER (1000)	2026	2025	ENDRING
Oslo lufthavn	12 917	12 802	0,9 %
Bergen lufthavn	3 331	3 116	6,9 %
Stavanger lufthavn	1 918	1 923	-0,3 %
Trondheim lufthavn	2 004	2 045	-2,0 %
Regionale lufthavner	5 686	5 427	4,8 %
Avinorkonsernet	25 856	25 312	2,1 %

Antallet flybevegelser var i første halvår 2026 0,4 prosent høyere enn samme periode året før. Flybevegelser innenlands hadde en nedgang på 0,2 prosent mens flybevegelser utenlands og offshore steg med henholdsvis 0,1 og 8,4 prosent.

Fyllingsgraden var i første halvår 2026 på 74 prosent, hvorav 72 prosent på innland og 77 prosent på utland.

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en kapasitetsøkning på 2 prosent i tredje kvartal 2026 sammenlignet med samme periode året før, og tilsvarende økning for hele 2026. For utlandstrafikk forventes en kapasitetsøkning på 4 prosent i tredje kvartal 2026, mens for innland forventes det ingen endring i kapasiteten. 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 87 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent (per første halvår 2025: 85 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 indikatoren i års- og bærekraftsrapporten hvor en hendelse først registreres etter den er ferdig undersøkt og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinorkonsernet

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
	2026	2025	ENDRING	2026	2025	ENDRING
Beløp i MNOK						
Driftsinntekter	3 886	3 636	6,9 %	7 124	6 564	8,5 %
Driftskostnader	(2 337)	(2 228)	4,9 %	(4 679)	(4 459)	4,9 %
EBITDA *	1 548	1 408		2 445	2 105	
Driftsresultat	898	791		1 328	875	
Driftsmargin	23,1 %	21,7 %		18,6 %	13,3 %	
Resultat etter skatt	553	473		793	386	
Justerte driftsinntekter *	3 867	3 623	6,7 %	7 087	6 527	8,6 %
Justerte driftskostnader *	(2 330)	(2 240)	4,0 %	(4 663)	(4 454)	4,7 %
Justert EBITDA *	1 536	1 383		2 424	2 072	
Justert driftsresultat *	886	766		1 131	843	
Justert driftsmargin	22,9 %	21,1 %		16,0 %	12,9 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Konsernets totale driftsinntekter for første halvår 2026 utgjorde 7 124 millioner kroner, en økning på 560 millioner kroner fra samme periode i 2025. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 219 millioner kroner til 4 679 millioner kroner.

Resultatet for første halvår 2026 inkluderer andre poster med positivt resultatbidrag på netto 21 millioner kroner sammenlignet med netto 32 millioner kroner i positivt resultatbidrag for første halvår 2025 (andre poster fremkommer i oppstillingen over justerte driftsinntekter og driftskostnader som er presentert i vedlegget «alternative resultatmål»).

Justerte driftsinntekter i første halvår 2026 økte med 8,6 prosent sammenlignet med første halvår 2025. Inntektsveksten forklares av både økning i lufthavnavgifter og en økning i antall passasjer på 2,1 prosent.

Justerte driftskostnader var 4,7 prosent høyere i første halvår 2026 enn første halvår 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 halvår 2026 var 2 424 millioner kroner, en økning på 351 millioner kroner i forhold til første halvår 2025.

Konsernets av- og nedskrivninger i første halvår 2026 utgjorde 1 118 millioner kroner mot 1 230 millioner kroner i første halvår 2025. Av- og nedskrivninger for første halvår 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 halvår 2026 var minus 312 millioner kroner mot minus 381 millioner kroner i første halvår 2025.

Resultat etter skatt var 793 millioner kroner i første halvår 2026 sammenlignet med 386 millioner kroner i første halvår 2025.

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - JUNI

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
	2026	2025	ENDRING	2026	2025	ENDRING
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	3 399	3 151	7,9 %	6 190	5 612	10,3 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(2 400)	(2 414)	-0,6 %	(4 965)	(4 813)	3,1 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	999	737		1 225	798	
Justert driftsmargin	29,4 %	23,4 %		19,8 %	14,2 %	
Justerte driftsinnekte per passasjer (NOK) *	244	227	7,1 %	239	222	8,0 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(172)	(174)	-1,3 %	(192)	(190)	1,0 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	72	53		47	32	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter var 6 190 millioner kroner i første halvår 2026, en økning på 10,3 prosent fra første halvår 2025. Både økt inntjening per passasjer og økning i antall passasjer bidro til inntektsveksten. Kommersielle inntekter som andel av justerte driftsinntekter utgjorde 47,7 prosent for lufthavndriften i første halvår 2026, en nedgang fra 50,4 prosent i første halvår 2025.

Justerte driftskostnader var 4 965 millioner kroner i første halvår 2026. Det er en økning på 3,1 prosent fra første halvår 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 1,0 prosent i første halvår 2026 sammenlignet med første halvår 2025, mens justerte driftsinntekter per passasjer økte med 8,0 prosent. Justert driftsresultat i første halvår 2026 ble 1 225 millioner kroner mot 798 millioner kroner i første halvår 2025.

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - JUNI

	APRIL - JUNI			JANUAR - JUNI		
Beløp i MNOK	2026	2025	ENDRING	2026	2025	ENDRING
Justerte driftsinntekter*	680	671	1,3 %	1 327	1 308	1,5 %
Justerte driftskostnader*	(793)	(642)	23,4 %	(1 420)	(1 264)	12,4 %
Justert driftsresultat*	(113)	29		(93)	44	
Justert driftsmargin	-16,7 %	4,3 %		-7,0 %	3,4 %	

* Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

Justerte driftsinntekter i første halvår 2026 var 1 327 millioner kroner, en økning på 1,5 prosent fra første halvår 2025. Justerte driftskostnader var 1 420 millioner i første halvår 2026, en økning på 12,4 prosent sammenlignet med første halvår 2025. Det var en nedgang på 3,8 prosent i antall service units i første halvår 2026 sammenlignet med første halvår 2025.

Urolighetene i Midtøsten har medført endring i reisemønster for flere internasjonale ruter og lavere antall service units levert av underveistjenesten i konsernet. Dette gir en lav vekst i segmentinntektene for flysikring. Samtidig er flysikringssegmentet i en fase med store myndighetspålagte moderniseringsprosjekter og kostnader knyttet til teknologifornyelser. Dette forklarer hovedsakelig økningen i justerte driftskostnader og reduksjonen i justert driftsresultat for første halvår 2026. Justert driftsresultat i første halvår 2026 ble minus 93 millioner kroner mot positivt 44 millioner kroner i første halvår 2025.

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. Basert på oppdatert nedskrivningsvurdering per 31. mars 2026 ble det i første kvartal 2026 foretatt en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning. Det er fortsatt uavklart hvorvidt besluttende organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat. Oppdatert nedskrivningsvurdering per 30. juni 2026 indikerer at det ikke skal innregnes ytterligere nedskrivning eller reversering av tidligere nedskrivning i andre kvartal. Det vises til nærmere redegjørelse i note 7.

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

Beløp i MNOK	30. JUNI 2026	31. DESEMBER 2025	ENDRING
Anleggsmidler	43 405	44 395	(990)
Omløpsmidler	11 388	4 856	6 532
Totale eiendeler	54 794	49 251	5 542
Egenkapital	17 594	16 648	946
Langsiktig gjeld	27 172	27 736	(564)
Kortsiktig gjeld	10 028	4 867	5 161
Egenkapital og gjeld	54 794	49 251	5 542
Rentebærende gjeld *	27 644	24 041	3 603

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Totale eiendeler per 30. juni 2026 endte på 54,8 milliarder kroner, en økning på 5,5 milliarder kroner sammenlignet med 31. desember 2025.

Konsernet har et obligasjonslån på 500 millioner euro med forfall i 2027. Fra og med første kvartal 2026 ble dette lånet, og tilhørende derivateffekter knyttet til sikringen av lånet, reklassifisert fra langsiktig til kortsiktig gjeld. I juni 2026 utstedte Avinor et nytt obligasjonslån på 500 millioner euro med forfall i 2036. Provenyet fra obligasjonslånet vil bli benyttet til refinansiering av konsernets eksisterende gjeld, herunder tilbakebetaling av obligasjonslånet med forfall i 2027, samt til generelle selskapsformål.

Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter med tett oppfølging og kontinuerlig fokus på prioritering av prosjektporteføljen. Totalt har konsernet investert i anleggsmidler for 1 328 millioner kroner i løpet av første halvår 2026 (1 435 millioner kroner i løpet av første halvår 2025). Særlig har myndighetspålagte prosjekter knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåkning av luftrom bidratt til investeringene i 2026.

Konsernets bokførte egenkapital per 30. juni 2026 var 17,6 milliarder kroner. Egenkapitalen målt mot totalkapitalen var 32,1 prosent, en nedgang på 1,7 prosentpoeng sammenlignet med 31. desember 2025. Nedgangen forklares hovedsakelig av utstedelsen av et nytt obligasjonslån i juni 2026 som innebærer en høyere kontantbeholdning frem til låneforfall i 2027. Vedtektsfestet egenkapitalandel var per 30. juni 2026 på 48,0 prosent, se vedlegget «Alternative resultatmål».

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. 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 30. juni 2026 var 27,6 milliarder kroner, hvorav 6,2 milliarder kroner var kortsiktig.

Kontantstrømmer

KONTANTSTRØMMER, JANUAR - JUNI

Beløp i MNOK	2026	2025	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	2 655	2 155	501
Kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	(1 633)	(1 774)	141
Kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter	3 617	(3 413)	7 030
Kontantstrøm før endring av gjeld*	479	(219)	698

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Konsernet hadde i første halvår 2026 positive kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter på 2 655 millioner kroner, negative kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter på 1 633 millioner kroner og positive kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter på 3 617 millioner kroner. Positiv netto kontantstrøm før endring av gjeld var 479 millioner kroner. Positive kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter i 2026 knytter seg til at konsernet i juni 2026 utstedte obligasjonslån på 500 millioner euro med 10 års løpetid.

Per 30. juni 2026 hadde konsernet en likviditetsreserve på 13,3 milliarder kroner. Denne er fordelt på 7,0 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

3,0, som er en liten nedgang fra 3,2 per utgangen av 2025. N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per utgang av første halvår 2026 på 44,5, mot 46,5 ved utgangen av 2025.

Siste 12 måneders sykefravær var 4,5 prosent per utgangen av juni 2026, som er 0,1 prosentpoeng lavere i forhold til ved 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 disse risikoforholdene vesentlig. Imidlertid har den fremdeles eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten økt usikkerheten i luftfarten internasjonalt, blant annet gjennom økte energipriser.

FREMTIDSUTSIKTER

Avinors langsiktige inntjening er i vesentlig grad knyttet til regulatoriske rammevilkår, herunder utviklingen i lufthavnavgifter og videreføring av dagens finansieringsmodell. Avinor forventer med bakgrunn i Samferdselsdepartementets rammevedtak for regulering av lufthavnavgiftene for årene 2025-2029 av 12. desember 2024 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 fremdeles eskalerte sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten påvirker luftfarten internasjonalt. Avinor følger utviklingen tett med fokus på konsekvenser for trafikkutvikling, energipriser, flydrivstofftilgang og flyselskapenes kapasitetsplaner. Så langt har effektene vært begrenset utover reduksjoner i flybevegelser og kansellerte avganger til regionen.

Avinor har en omfattende investerings- og prosjektportefølje som følges tett gjennom etablerte styrings- og rapporteringsprosesser med særlig fokus på kostnadsutvikling, fremdrift og håndtering av eksterne rammebetingelser. Dette gjelder særlig utbygging 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 utbyggingsprosjektene med grensesnitt til Forsvaret.

Luftfarten i Norge må være konkurransedyktig og står foran en periode med store investeringer for å møte omstillingen til bærekraftig luftfart. Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2026 å videreføre testarenaprojektet med 50 millioner kroner. Dette skal finansiere videre utprøving av null- og lavutslippsfly i reelle operasjoner, tilpasning av lufthavninfrastruktur, andre 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, 26. august 2026

Finansiell informasjon

Sammendratt konsolidert resultatregnskap

Beløp i MNOK	NOTER	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
		2026	2025	2026	2025	2025
Trafikkinntekter	4	2 118,0	1 911,1	3 937,8	3 485,4	7 266,4
Kommersielle inntekter	4	1 748,6	1 712,1	3 149,3	3 041,3	6 577,8
Andre inntekter	5	19,0	12,5	36,7	37,2	68,2
Driftsinntekter		3 885,6	3 635,7	7 123,9	6 563,9	13 912,4
Varekostnader		(51,3)	(42,6)	(97,0)	(108,4)	(232,7)
Lønn og andre personalkostnader	8	(1 271,8)	(1 210,1)	(2 489,4)	(2 356,5)	(4 421,3)
Andre driftskostnader	12	(1 007,3)	(987,0)	(2 076,9)	(1 989,5)	(3 928,2)
Andre kostnader	5	(6,9)	12,1	(15,3)	(4,9)	(42,6)
Driftskostnader		(2 337,2)	(2 227,6)	(4 678,6)	(4 459,3)	(8 624,8)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		1 548,4	1 408,1	2 445,3	2 104,6	5 287,6
Avskrivninger		(650,4)	(617,6)	(1 292,7)	(1 229,8)	(2 484,3)
Nedskrivninger	6	-	-	175,0	-	-
Driftsresultat		898,0	790,5	1 327,5	874,8	2 803,3
Finansinntekter		30,3	28,3	55,8	80,2	131,4
Finanskostnader		(230,3)	(229,3)	(435,2)	(465,7)	(892,5)
Netto effekt valuta og derivater		10,2	16,4	67,3	4,2	42,2
Finansresultat		(189,9)	(184,6)	(312,1)	(381,2)	(718,8)
Resultat før skattekostnad		708,1	605,9	1 015,5	493,6	2 084,4
Skattekostnad	2	(155,0)	(132,8)	(222,1)	(107,9)	(457,2)
Resultat etter skatt		553,1	473,1	793,4	385,7	1 627,2
Tilordnet:						
Aksjonær		553,1	473,1	793,4	385,7	1 627,2

Sammendratt konsolidert utvidet resultat

Beløp i MNOK	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
	2026	2025	2026	2025	2025
Resultat etter skatt	553,1	473,1	793,4	385,7	1 627,2
Aktuarmessige gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	350,9	67,3	50,9	(192,4)	21,3
Skatteeffekt	(77,5)	(14,7)	(11,5)	42,4	(4,4)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	273,4	52,7	39,4	(149,9)	16,9
Kontantstrømsikring	11,4	(175,0)	145,1	(269,0)	(131,6)
Skatteeffekt	(2,5)	38,5	(31,9)	59,2	29,0
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	8,9	(136,5)	113,2	(209,8)	(102,7)
Utvidet resultat etter skatt	282,3	(83,9)	152,6	(359,7)	(85,8)
Totalresultat	835,4	389,2	945,9	25,9	1 541,5
Tilordnet:					
Aksjonær	835,4	389,2	945,9	25,9	1 541,5

Sammendratt konsolidert balanse - eiendeler

Beløp i MNOK	NOTER	30. JUNI		31. DESEMBER
		2026	2025	2025
EIEDELER				
Utsatt skattefordel		1 310,2	1 561,2	1 363,8
Immaterielle eiendeler	6,7	755,8	655,9	788,3
Varige driftsmidler	6,7	34 844,2	34 582,9	35 180,6
Anlegg under utførelse	6,7	5 130,3	4 690,1	4 533,8
Bruksretteeiendeler	6	438,0	459,5	462,3
Derivater, anleggsmidler	10	825,2	2 048,0	2 002,7
Andre finansielle anleggsmidler		101,3	58,4	63,3
Anleggsmidler		43 405,0	44 056,0	44 394,7
Varer		70,4	60,8	72,3
Derivater, omløpsmidler	10	1 251,4	0,4	0,6
Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11	3 058,0	2 653,1	2 409,9
Kontanter og kontantekvivalenter		7 008,8	1 606,4	2 373,5
Omløpsmidler		11 388,5	4 320,7	4 856,4
Eiendeler		54 793,5	48 376,7	49 251,1

Sammendratt konsolidert balanse – egenkapital og gjeld

Beløp i MNOK	NOTER	30. JUNI		31. DESEMBER
		2026	2025	2025
EGENKAPITAL OG GJELD				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		13 647,6	11 612,6	12 854,2
Andre egenkapitalkomponenter		(1 454,1)	(1 880,6)	(1 606,7)
Egenkapital		17 593,6	15 132,1	16 647,6
Pensjonsforpliktelser	8,13	4 187,3	4 256,4	4 085,8
Langsiktige leieforpliktelser	9,10	426,4	444,0	446,6
Andre avsetninger og forpliktelser	13	644,7	810,4	713,1
Annen langsiktig gjeld	9,10	20 980,5	22 442,7	22 010,9
Derivater, langsiktig gjeld	10	933,3	487,5	480,0
Langsiktig gjeld		27 172,2	28 440,9	27 736,5
Kortsiktige leieforpliktelser	9,10	56,0	52,6	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	6 180,9	1 527,1	1 527,1
Derivater, kortsiktig gjeld	10	7,6	62,4	13,5
Betalbar skatt		565,9	126,0	354,9
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	11	3 217,3	3 035,6	2 914,9
Kortsiktig gjeld		10 027,7	4 803,7	4 867,0
Gjeld		37 199,9	33 244,6	32 603,4
Egenkapital og gjeld		54 793,5	48 376,7	49 251,1

Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen

Beløp i MNOK				ANDRE EGENKAPITALKOMPONENTER			SUM
	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS-RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER	
Egenkapital 1. januar 2026		5 400,1	12 854,2	(1 693,4)	87,0	(1 606,7)	16 647,6
Resultat etter skatt			793,4				793,4
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				39,4		39,4	39,4
Kontantstrømsikring, etter skatt					113,2	113,2	113,2
Totalresultat			793,4	39,4	113,2	152,6	945,9
Egenkapital 30. juni 2026		5 400,1	13 647,6	(1 654,1)	200,2	(1 454,1)	17 593,6
Egenkapital 1. januar 2025		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Resultat etter skatt			385,7				385,7
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				(149,9)		(149,9)	(149,9)
Kontantstrømsikring, etter skatt					(209,8)	(209,8)	(209,8)
Totalresultat			385,7	(149,9)	(209,8)	(359,7)	25,9
Egenkapital 30. juni 2025		5 400,1	11 612,6	(1 860,3)	(20,1)	(1 880,6)	15 132,1
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	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		AR
		2026	2025	2026	2025	2025
Resultat før skatt		708,1	605,9	1 015,5	493,6	2 084,4
Av- og nedskrivninger		650,4	617,6	1 117,7	1 229,8	2 484,3
Netto (gevinst)/tap ved avgang av anleggsmidler		(0,4)	(2,9)	1,2	(5,0)	(4,1)
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		11,8	(14,1)	46,9	(19,9)	(34,2)
Netto finansposter		189,9	184,6	312,1	381,2	718,8
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		(2,1)	5,6	(15,6)	2,4	4,2
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		180,1	(308,3)	190,2	(442,2)	(158,2)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger	8	72,9	92,4	152,4	184,6	227,7
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(204,7)	406,0	(222,4)	254,0	(320,9)
Innbetalinger av renter		31,4	28,9	58,3	81,7	135,0
Betalte skatter		(0,1)	-	(1,0)	(5,5)	(5,5)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 637,3	1 615,7	2 655,3	2 154,7	5 131,6
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		(1 674,4)	(1 563,1)	(2 923,3)	(2 626,5)	(5 795,4)
Innbetalinger fra investeringstilskudd		838,1	789,6	1 284,7	846,2	2 465,4
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		0,5	3,7	5,8	6,1	14,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(835,8)	(769,9)	(1 632,8)	(1 774,2)	(3 315,8)

Beløp i MNOK	NOTER	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
		2026	2025	2026	2025	2025
Innbetalinger ved opptrekk av rentebærende gjeld	9	5 439,5	-	5 439,5	-	-
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	9	(1 273,8)	(2 800,9)	(1 283,8)	(2 812,6)	(3 096,6)
Utbetalinger av renter		(349,6)	(388,1)	(538,6)	(600,0)	(982,4)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		3 816,2	(3 189,1)	3 617,2	(3 412,5)	(4 079,0)
Effekter valutakursendringer kontanter og kontantekvivalenter *		0,7	6,0	(4,4)	0,8	(0,9)
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		4 618,4	(2 337,3)	4 635,3	(3 031,3)	(2 264,2)
Kontanter og kontantekvivalenter periodestart		2 390,4	3 943,7	2 373,5	4 637,7	4 637,7
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		7 008,8	1 606,4	7 008,8	1 606,4	2 373,5

* 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 andre kvartal og første halvår 2026 er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Delårsrapporten ble vedtatt den 26. august 2026.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for andre kvartal og første halvår 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/market, 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.)

APRIL – JUNI 2026

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 706,5	411,5	-		2 118,0
Kommersielle inntekter	1 643,1	51,0	54,4		1 748,6
Andre inntekter	19,0	-	0,0		19,0
Konserninterne inntekter	49,3	216,9	543,5	(809,7)	-
Driftsinntekter	3 418,0	679,5	597,9	(809,7)	3 885,6
Varekostnader	(23,1)	(0,2)	(28,0)		(51,3)
Lønn og andre personalkostnader	(495,2)	(421,9)	(354,7)		(1 271,8)
Andre driftskostnader	(683,0)	(61,2)	(263,1)		(1 007,3)
Andre kostnader	(6,9)	-	-		(6,9)
Konserninterne kostnader	(627,1)	(161,6)	(21,1)	809,7	-
Driftskostnader	(1 835,3)	(644,8)	(666,8)	809,7	(2 337,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	1 582,6	34,7	(68,9)		1 548,4
Avskrivninger	(571,5)	(147,8)	68,9		(650,4)
Driftsresultat	1 011,2	(113,2)	0,0		898,0
Investeringer i perioden	640,1	145,3	5,5		790,9

APRIL – JUNI 2025

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

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

JANUAR – JUNI 2026

Beløp i MNOK	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES-FUNKSJONER	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 142,2	795,6	-		3 937,8
Kommersielle inntekter	2 950,3	97,4	101,7		3 149,3
Andre inntekter	34,9	-	1,8		36,7
Konserninterne inntekter	97,6	434,3	1 176,8	(1 708,8)	-
Driftsinntekter	6 225,0	1 327,3	1 280,3	(1 708,8)	7 123,9
Varekostnader	(42,2)	(1,1)	(53,7)		(97,0)
Lønn og andre personalkostnader	(972,9)	(828,5)	(688,0)		(2 489,4)
Andre driftskostnader	(1 453,4)	(109,9)	(513,6)		(2 076,9)
Andre kostnader	(14,6)	-	(0,7)		(15,3)
Konserninterne kostnader	(1 346,2)	(321,0)	(41,6)	1 708,8	-
Driftskostnader	(3 829,3)	(1 260,6)	(1 297,5)	1 708,8	(4 678,6)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	2 395,8	66,7	(17,2)		2 445,3
Avskrivninger	(1 150,1)	(159,8)	17,2		(1 292,7)
Nedskrivninger	-	175,0	-		175,0
Driftsresultat	1 245,6	81,9	(0,0)		1 327,5
Tilknyttede eiendeler *	37 438,6	2 248,4	1 043,2		40 730,3
Investeringer i perioden	1 046,0	207,4	74,8		1 328,1

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

JANUAR – JUNI 2025

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

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

HELÅR 2025
JANUAR – DESEMBER 2025

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

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

¹⁾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.

NOTE 3 Segmentinformasjon (forts.)

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	APRIL-JUNI 2026		
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT
Oslo lufthavn	1 793,7	(937,1)	856,6
Bergen lufthavn	433,1	(234,0)	199,1
Stavanger lufthavn	285,4	(155,0)	130,4
Trondheim lufthavn	242,5	(138,3)	104,3
Regionale lufthavner	602,5	(927,1)	(324,6)
Eiendomsdrift	60,8	(15,3)	45,5
Lufthavndrift	3 418,0	(2 406,8)	1 011,2

Beløp i MNOK	JANUAR-JUNI 2026		
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT
Oslo lufthavn	3 234,6	(1 960,9)	1 273,7
Bergen lufthavn	748,1	(480,7)	267,4
Stavanger lufthavn	527,8	(305,1)	222,7
Trondheim lufthavn	444,7	(288,5)	156,2
Regionale lufthavner	1 151,2	(1 891,0)	(739,8)
Eiendomsdrift	118,7	(53,3)	65,4
Lufthavndrift	6 225,0	(4 979,4)	1 245,6

	APRIL-JUNI 2025		
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT
	1 713,1	(888,7)	824,4
	367,5	(225,4)	142,0
	274,7	(164,1)	110,6
	225,3	(145,8)	79,5
	530,9	(963,2)	(432,3)
	52,0	(14,6)	37,4
	3 163,5	(2 401,8)	761,7

	JANUAR-JUNI 2025		
	INNTEKTER	KOSTANDER	DRIFTSRESULTAT
	3 020,2	(1 815,7)	1 204,6
	643,1	(456,5)	186,6
	487,8	(325,5)	162,3
	409,6	(283,2)	126,4
	986,4	(1 909,7)	(923,2)
	101,5	(27,7)	73,8
	5 648,7	(4 818,2)	830,4

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
Lufthavndrift	12 009,8	(9 526,7)	2 483,1

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

	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		ÅR
Beløp i MNOK	2026	2025	2026	2025	2025
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder					
Underveisavgift	411,5	413,5	795,6	789,8	1 642,0
Startavgift	463,8	366,0	839,4	676,5	1 398,9
Passasjeravgift	599,6	551,4	1 110,5	952,9	2 010,7
Sikkerhetsavgift	428,3	380,4	793,4	691,5	1 445,0
Terminalavgift	214,8	199,7	398,9	374,6	769,8
Trafikkinntekter	2 118,0	1 911,1	3 937,8	3 485,4	7 266,4
Inntekter fra salg av varer og tjenester					
Inntekter fra salg av varer og tjenester	539,7	510,1	539,7	510,1	1 092,3
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder	2 657,8	2 421,2	4 477,5	3 995,5	8 358,7
Leieinntekter:					
Duty free	631,7	656,5	1 097,9	1 117,6	2 464,8
Parkering	336,4	313,0	614,3	557,8	1 199,6
Servering, kiosker og butikker	260,1	257,8	475,0	461,1	982,9
Annet	220,8	209,3	422,5	394,9	838,1
Leieinntekter	1 449,0	1 436,7	2 609,6	2 531,3	5 485,5
Andre inntekter (note 5)					
Andre inntekter (note 5)	19,0	12,5	36,7	37,2	68,2
Driftsinntekter	4 125,8	3 870,4	7 123,9	6 563,9	13 912,4
Trafikkinntekter					
Trafikkinntekter	2 118,0	1 911,1	3 937,8	3 485,4	7 266,4
Kommersielle inntekter *	1 988,7	1 946,8	3 149,3	3 041,3	6 577,8
Andre inntekter (note 5)	19,0	12,5	36,7	37,2	68,2
Driftsinntekter	4 125,8	3 870,4	7 123,9	6 563,9	13 912,4

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

NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

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

Spesifikasjon

	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		AR
	2026	2025	2026	2025	2025
Beløp i MNOK					
Andre inntekter					
Gevinst salg anleggsmidler	0,4	3,2	1,3	5,2	7,9
Offentlige tilskudd/refusjoner	18,6	9,4	35,4	31,9	60,3
Andre inntekter	19,0	12,5	36,7	37,2	68,2
Andre kostnader					
Tap salg anleggsmidler	(0,1)	(0,2)	(2,5)	(0,2)	(3,8)
Endring miljøavsetning (note 13)	(6,8)	12,3	(12,8)	(4,7)	(38,8)
Andre kostnader	(6,9)	12,1	(15,3)	(4,9)	(42,6)

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

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

NOTE 6 Operasjonelle anleggsmidler

	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Beløp i MNOK					
Balanseført verdi 1. januar 2026	788,3	35 180,6	4 533,8	462,3	40 964,9
Tilgang	-	-	1 328,1	-	1 328,1
Reklassifisering *	12,4	829,1	(841,6)	-	-
Avgang	-	(6,4)	-	(0,7)	(7,1)
Avskrivninger	(49,3)	(1 219,8)	-	(23,6)	(1 292,7)
Nedskrivninger (note 7)	4,4	60,6	110,0	-	175,0
Balanseført verdi 30. juni 2026	755,8	34 844,1	5 130,3	438,0	41 168,3
Balanseført verdi 1. januar 2025	560,3	34 813,1	4 330,1	479,6	40 183,1
Tilgang	-	-	1 434,6	5,1	1 439,7
Reklassifisering *	136,2	938,4	(1 074,6)	-	-
Avgang		(4,5)	-	-	(4,5)
Avskrivninger	(40,5)	(1 164,1)	-	(25,2)	(1 229,8)
Balanseført verdi 30. juni 2025	655,9	34 582,9	4 690,1	459,5	40 388,5
Balanseført verdi 1. januar 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)
Balanseført verdi 31. desember 2025	788,3	35 180,6	4 533,8	462,3	40 964,9

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

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

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

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

LUFTHAVNVIRKSOMHET

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 30. juni 2026 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 30. juni 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 estimer

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

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 30. juni 2026 benyttes perioden juli 2026 til og med 2031 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2032 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

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

	LUFTHAVNVIRKSOMHET
Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2032 (millioner)	59,4
Resultatforbedring terminalåret 2032 (mrd. kr)	0,7
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,3 %

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

Nøkkelforutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2032

Antall passasjerer på 59,4 millioner i 2032 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet inntektsvekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 2026 er fra Avinors trafikkanalysemodell og tar høyde for drivere innen både tilbudsside (tilbudte seter og flybevegelser) og etterspørselsside (utvikling i BNP, turisme og reisetrender). Det er også hensyntatt forventede endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2027-2031 er det lagt til grunn en estimert normalvekst for lufttrafikken, hvor det er sett spesielt på perioden 2015-2019 som 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-scenarioene. Avinors langsiktige trafikkutvikling vurderes til å være et sted mellom lavutslipps- 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 700 millioner kroner. Denne resultatforbedringen er hovedsakelig forutsatt realisert gjennom realavgiftsøkninger. Avinor jobber også med egne resultatforbedringstiltak som vil tas inn i prognoseperioden når tiltakene er besluttet og iverksatt.

Vekstfaktor i terminalledd

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

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 6,3 prosent (8,0 prosent før skatt) er per 30. juni 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 30. juni 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 estimerer 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 5,9 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 3,8 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 11,9 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 9,8 milliarder kroner.

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

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

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

Beløp i MNOK		VERDI	ENDRING I VERDI	NEDSKRIVNING	NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING FOR Å OPPRETTHOLDE VERDIEN
Passasjerer i 2031 (millioner)					
Endring passasjerer gjennom prognoseperioden					
0 %	58,7	38 869	-	-	736
- 5 %	55,8	29 954	(8 915)	(6 752)	1 297
- 10 %	52,9	21 038	(17 831)	(15 667)	1 858
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	38 869	-	-	736
- 0,5 %	1,5 %	38 223	(645)	-	756
- 1,0 %	1,0 %	37 701	(1 168)	-	777
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	6,3 %	38 869	-	-	736
+ 0,5 %	6,8 %	34 246	(4 623)	(2 459)	1 048
+ 1,0 %	7,3 %	30 512	(8 357)	(6 194)	1 361

UNDERVEISTJENESTER

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

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. Gjennomført nedskrivningstest per 31. mars 2026 viste at beregnet bruksverdi oversteg balanseført verdi av eiendelene. Basert på denne ble det i første kvartal 2026 innregnet en reversering på 175 millioner kroner av tidligere nedskrivning fra 2024 knyttet til eiendelene i den kontantgenererende enheten underveistjenester. Reverseringen er presentert i resultatregnskapet på egen linje «Nedskrivning». Reverseringen påvirket immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse. Fordelingen fremgår av note 6.

Per 30. juni 2026 er det 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 30. juni 2026 er basert på to ulike scenarioer: 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 30. juni 2026 benyttes juli 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 30. juni 2026 var 5,8 prosent (7,5 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 30. juni 2026 viser at beregnet bruksverdi på 2,9 milliarder kroner forsvarer balanseført verdi av eiendelene. Basert på dette er det konkludert med at det per 30. juni 2026 ikke skal innregnes ytterligere nedskrivning eller reversering av tidligere nedskrivning knyttet til eiendelene i den kontantgenererende enheten underveistjenester.

NOTE 8 Pensjoner

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

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

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2026	2025	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

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	4 085,8	3 879,4	3 879,4
Resultatført pensjonskostnad	201,5	199,2	347,3
Resultatført planendring	-	-	4,1
Utbetalt pensjon og premie (inkl arbeidsgiveravgift)	(49,1)	(14,6)	(123,7)
Estimatavvik mot totalresultat	(50,9)	192,4	(21,3)
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	4 187,3	4 256,4	4 085,8

Innskuddsordninger

Det er i tillegg til pensjonskostnadene for balanseførte pensjonsforpliktelser, kostnadsført innskuddspensjon på 117,2 millioner kroner i første halvår 2026 (108,1 millioner kroner i første halvår 2025), samt kostnader til privat AFP på 20,4 millioner kroner (19,3 millioner kroner).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Beløp i MNOK			
Langsiktige leieforpliktelser	426,4	444,0	446,6
Annen langsiktig gjeld	20 980,5	22 442,7	22 010,9
Kortsiktige leieforpliktelser	56,0	52,6	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	6 180,9	1 527,1	1 527,1
Lån og leieforpliktelser	27 643,8	24 466,4	24 041,3

Lånebevegelser

Balanseført verdi 1. januar	24 041,3	28 156,8	28 156,8
Opptak av langsiktig lån	5 439,5	-	-
Nedbetaling av langsiktig lån	(1 263,5)	(2 789,7)	(3 054,2)
Reduksjon leieforpliktelser	(20,2)	(22,9)	(42,4)
Netto lånebevegelser	4 155,8	(2 812,6)	(3 096,6)
Andre endringer forpliktelser	2,7	6,1	41,6
Valuta-/ verdiendring lån	(556,0)	(883,9)	(1 060,6)
Balanseført verdi periodeslutt	27 643,8	24 466,4	24 041,3

TREKKRETTIGHETER

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

NOTE 10 Finansielle instrumenter

VIRKELIG VERDI

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

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

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

Verdsettelsesmetode for virkelig verdi

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

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

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

SAMMENLIGNING BALANSEFØRTE VERDIER OG VIRKELIG VERDI

Avinorkonsernet har eksterne obligasjonslån og banklån. Nedenstående tabell gir informasjon om balanseførte verdier og virkelige verdier:

	30. JUNI 2026		30. JUNI 2025		31. DESEMBER 2025	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Beløp i MNOK						
Rentebærende gjeld						
Obligasjonslån	25 075,7	24 853,5	21 357,9	20 887,0	21 189,1	20 856,0
Banklån	2 034,2	2 299,1	2 561,3	2 571,9	2 297,7	2 570,3

Derivater

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Beløp i MNOK			
Rente- og valutaswapper, kontanstrømsikring	1 553,1	1 950,9	2 038,7
Rente- og valutaswapper, virkelig verdi sikring	(445,3)	(390,5)	(516,1)
Valutaterminkontrakter	(6,3)	(3,6)	(0,7)
Energikontrakter	34,2	(58,3)	(12,2)
Netto verdi derivater	1 135,6	1 498,5	1 509,7

Klassifisering i balansen

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
	2026	2025	2025
Beløp i MNOK			
Derivater, anleggsmidler	825,2	2 048,0	2 002,7
Derivater, omløpsmidler	1 251,4	0,4	0,6
Derivater, langsiktig gjeld	(933,3)	(487,5)	(480,0)
Derivater, kortsiktig gjeld	(7,6)	(62,4)	(13,5)
Sum	1 135,6	1 498,5	1 509,7

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

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2026	2025	2025
Kundefordringer	1 542,5	1 443,3	1 337,2
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	295,5	239,3	244,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	251,0	209,4	128,4
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	807,2	604,5	442,1
Andre kortsiktige fordringer	161,8	156,6	257,5
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	3 058,0	2 653,1	2 409,9
Leverandørgjeld	1 516,2	933,2	1 122,6
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	622,7	594,9	622,9
Påløpte drifts- og investeringskostnader	344,3	612,2	309,6
Påløpte rentekostnader	264,9	264,8	351,8
Forskudd fra kunder	178,7	166,6	213,3
Skyldige offentlige avgifter	183,9	358,0	137,8
Øvrig kortsiktig gjeld	106,6	106,0	157,0
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	3 217,3	3 035,6	2 914,9

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			APRIL - JUNI		AKKUMULERT	
			NOTE	2026	2025	2019-2026
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	513,1	393,6	3 419,0	1 772,5
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(513,1)	(393,6)	(3 419,0)	(1 772,5)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		9,2	(0,3)	218,7	186,7
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	5	(9,2)	0,3	(218,7)	(186,7)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			522,3	393,3	3 637,7	1 959,2
Innregning av tilskudd			(522,3)	(393,3)	(3 637,7)	(1 959,2)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					3 637,7	1 959,2
Mottatte tilskudd - akkumulert					(3 346,0)	(1 726,9)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11			291,7	232,3

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			APRIL - JUNI		AKKUMULERT	
			2026	2025	2014-2026	2014-2025
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	371,5	352,4	3 917,6	2 541,5
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(371,5)	(352,4)	(3 917,6)	(2 541,5)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		7,0	2,2	84,0	63,6
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	5	(7,0)	(2,2)	(84,0)	(63,6)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			378,5	354,6	4 001,6	2 605,0
Innregning av tilskudd			(378,5)	(354,6)	(4 001,6)	(2 605,0)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					4 001,6	2 605,0
Mottatte tilskudd - akkumulert					(3 486,1)	(2 232,8)
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	11			515,5	372,2

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

Ytre miljø

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

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

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

Oversikt over endring i avsetning miljøforpliktelse

	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	2026	2025	2025
Avsetning 1. januar	703,4	831,0	831,0
Endring avsetning grunnet ny informasjon	-	(10,0)	13,4
Nåverdieffekt	12,8	14,7	25,5
Gjennomført arbeid	(71,5)	(33,7)	(166,4)
Avsetning periodeslutt	644,8	802,0	703,4

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 30. juni 2026 som påvirker delårsrapporten for andre kvartal og første halvår 2026.

Erklæring fra styret og konsernsjef

Vi bekrefter etter beste overbevisning at:

- delårsrapporten som omfatter perioden 1. januar til 30. juni 2026 er utarbeidet i samsvar med IAS 34 Delårsrapportering, og at opplysningene i rapporten gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
- delårsberetningen for som omfatter perioden 1. januar til 30. juni 2026 gir en rettviseende oversikt over viktige begivenheter i regnskapsperioden og deres innflytelse på delårsregnskapet, samt gir en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer konsernet står ovenfor i neste regnskapsperiode.

Oslo, 26. august 2026

Tone Wille
Styrets leder

Sturla Magnus
Styremedlem

Stein Nilsen
Styremedlem

Rolf G. Roverud
Styremedlem

Inger-Lise Strøm
Styremedlem

Mike Antonsen
Styremedlem

Sverre Ivar Elsbak
Styremedlem

Mari Halvorsen Sundgot
Styremedlem

Abraham Foss
Konsernsjef

Alternative resultatmål

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

DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

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

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

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

JUSTERTE DRIFTSINNTEKTER, DRIFTSKOSTNADER, EBITDA OG DRIFTSRESULTAT

Justerte driftsinntekter viser inntekter og kostnader justert for poster ikke direkte relatert til den løpende driften. Beregninger er vist nedenfor.

Beregning og avstemming - konsern

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2025
		2026	2025	2026	2025	
Driftsinntekter	Resultatregnskap	3 885,6	3 635,7	7 123,9	6 563,9	13 912,4
Andre inntekter	Resultatregnskap	(19,0)	(12,5)	(36,7)	(37,2)	(68,2)
Justerte driftsinntekter		3 866,6	3 623,2	7 087,1	6 526,7	13 844,2
Driftskostnader	Resultatregnskap	(2 337,2)	(2 227,6)	(4 678,6)	(4 459,3)	(8 624,8)
Andre kostnader	Resultatregnskap	6,9	(12,1)	15,3	4,9	42,6
Planendring pensjon	Note 8	-	-	-	-	4,1
Justerte driftskostnader		(2 330,3)	(2 239,7)	(4 663,3)	(4 454,4)	(8 578,1)
Justert EBITDA		1 536,3	1 383,5	2 423,8	2 072,3	5 266,1
Avskrivninger	Resultatregnskap	(650,4)	(617,6)	(1 292,7)	(1 229,8)	(2 484,3)
Justert driftsresultat		885,9	765,9	1 131,1	842,6	2 781,8

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2025
		2026	2025	2026	2025	
Sum driftsinntekter	Note 3	3 418,0	3 163,5	6 225,0	5 648,7	12 009,8
Andre inntekter	Note 3	(19,0)	(12,5)	(34,9)	(37,2)	(68,2)
Justerte driftsinntekter lufthavndrift		3 399,0	3 151,0	6 190,1	5 611,5	11 941,7
Driftskostnader	Note 3	(1 835,3)	(1 839,4)	(3 829,3)	(3 698,9)	(7 274,6)
Avskrivninger	Note 3	(571,5)	(562,4)	(1 150,1)	(1 119,3)	(2 252,1)
Andre kostnader	Note 3	6,9	(12,1)	14,6	4,9	42,6
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	-	-	-	-	96,9
Justerte driftskostnader lufthavndrift		(2 399,9)	(2 413,9)	(4 964,8)	(4 813,3)	(9 387,3)
Justert driftsresultat lufthavndrift		999,1	737,1	1 225,3	798,2	2 554,4
Justert driftsmargin lufthavndrift		29,4 %	23,4 %	19,8 %	14,2 %	21,4 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR-JUNI		2025
		2026	2025	2026	2025	
Sum driftsinntekter	Note 3	679,5	671,1	1 327,3	1 307,9	2 665,8
Andre inntekter	Note 3	-	-	-	-	(0,0)
Justerte driftsinntekter flysikring		679,5	671,1	1 327,3	1 307,9	2 665,7
Sum driftskostnader	Note 3	(644,8)	(629,6)	(1 260,6)	(1 245,0)	(2 305,5)
Avskrivninger	Note 3	(147,8)	(12,7)	(159,8)	(18,6)	(40,0)
Planendring pensjon	Note 3/Note 8	-	-	-	-	(92,8)
Justerte driftskostnader flysikring		(792,7)	(642,3)	(1 420,4)	(1 263,6)	(2 438,3)
Justert driftsresultat flysikring		(113,2)	28,8	(93,1)	44,3	227,4
Justert driftsmargin flysikring		-16,7 %	4,3 %	-7,0 %	3,4 %	8,5 %

JUSTERTE DRIFTSINNTEKTER, DRIFTSKOSTNADER OG DRIFTSRESULTAT PER PASSASJER (LUFTHAVNDRIFT)

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

Beregning og avstemming

Beløp i MNOK	KILDE	APRIL - JUNI		JANUAR - JUNI		2025
		2026	2025	2026	2025	
Antall passasjerer (i millioner)		14,0	13,9	25,9	25,3	53,1
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	3 399,0	3 151,0	6 190,1	5 611,5	11 941,7
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(2 399,9)	(2 413,9)	(4 964,8)	(4 813,3)	(9 387,3)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	999,1	737,1	1 225,3	798,2	2 554,4
Justert driftsinntekt per passasjer		243,5	227,3	239,4	221,7	225,1
Justerte driftskostnader per passasjer		(171,9)	(174,1)	(192,0)	(190,2)	(176,9)
Justert driftsresultat per passasjer		71,6	53,2	47,4	31,5	48,1

RENTEBÆRENDE GJELD

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

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2026	2025	2025
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	426,4	444,0	446,6
Annen langsiktig gjeld	Balanse	20 980,5	22 442,7	22 010,9
Langsiktig rentebærende gjeld		21 406,9	22 886,7	22 457,5
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	56,0	52,6	56,6
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	6 180,9	1 527,1	1 527,1
Kortsiktig rentebærende gjeld		6 236,8	1 579,7	1 583,7
Rentebærende gjeld		27 643,8	24 466,4	24 041,3

NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

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

Beregning og avstemming av netto rentebærende gjeld

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2026	2025	2025
Rentebærende gjeld	APM	27 643,8	24 466,4	24 041,3
Rente- og valutaswapper, kontantstrømsikring	Note 10	(1 553,1)	(1 950,9)	(2 038,7)
Rente- og valutaswapper, virkelig verdi sikring	Note 10	445,3	390,5	516,1
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(7 008,8)	(1 606,4)	(2 373,5)
Netto rentebærende gjeld		19 527,2	21 299,5	20 145,1

EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

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

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

Beregning og avstemming av egenkapitalandel i samsvar med låneavtaler

		30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
Beløp i MNOK	KILDE	2026	2025	2025
Egenkapital	Balanse	17 593,6	15 132,1	16 647,6
Netto rentebærende gjeld	APM	19 527,2	21 299,5	20 145,1
Egenkapital og rentebærende gjeld		37 120,8	36 431,7	36 792,7
Egenkapitalandel låneavtaler *		47,4 %	41,5 %	45,2 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

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

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

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

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

Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

Beløp i MNOK	KILDE	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Netto rentebærende gjeld	APM	19 527,2	21 299,5	20 145,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(426,4)	(444,0)	(446,6)
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	(56,0)	(52,6)	(56,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		19 044,9	20 802,9	19 641,8
Egenkapital	Balanse	17 593,6	15 132,1	16 647,6
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		36 638,5	35 935,0	36 289,5
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		48,0 %	42,1 %	45,9 %

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

EGENKAPITALANDEL

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

Beregning og avstemming av egenkapitalandel

Beløp i MNOK	KILDE	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Egenkapital	Balanse	17 593,6	15 132,1	16 647,6
Egenkapital og gjeld	Balanse	54 793,5	48 376,7	49 251,1
Egenkapitalandel		32,1 %	31,3 %	33,8 %

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

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

Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

Beløp i MNOK	KILDE	30. JUNI	30. JUNI	31. DESEMBER
		2026	2025	2025
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	2 655,3	2 154,7	5 131,6
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(1 632,8)	(1 774,2)	(3 315,8)
Utbetalinger av renter	Kontantstrømoppstilling	(538,6)	(600,0)	(982,4)
Effekter valutakursendringer kontanter og kontantekvivalenter	Kontantstrømoppstilling	(4,4)	0,8	(0,9)
Kontantstrøm før endring gjeld		479,5	(218,7)	832,4

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 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.