



Vi binder Norge og verden sammen

gjennom bærekraftig luftfart

Års- og bærekraftsrapport 2025

53 055 000

PASSASJERER

3 PROSENT OPP FRA 2024

721 220

AVGANGER OG LANDINGER

1 PROSENT OPP FRA 2024

86 PROSENT

PUNKTLIGHET

84 PROSENT I 2024

3392

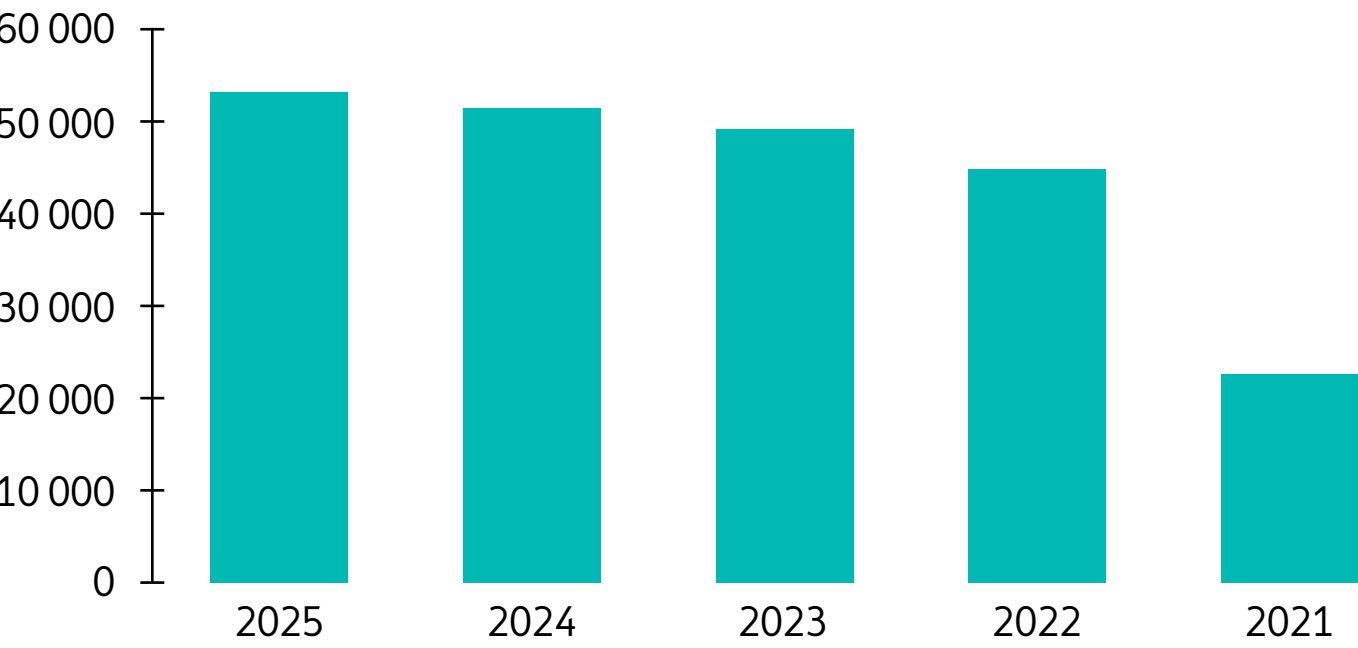
ANSATTE PER ÅRSSLUTT 2025

3297 PER ÅRSSLUTT 2024

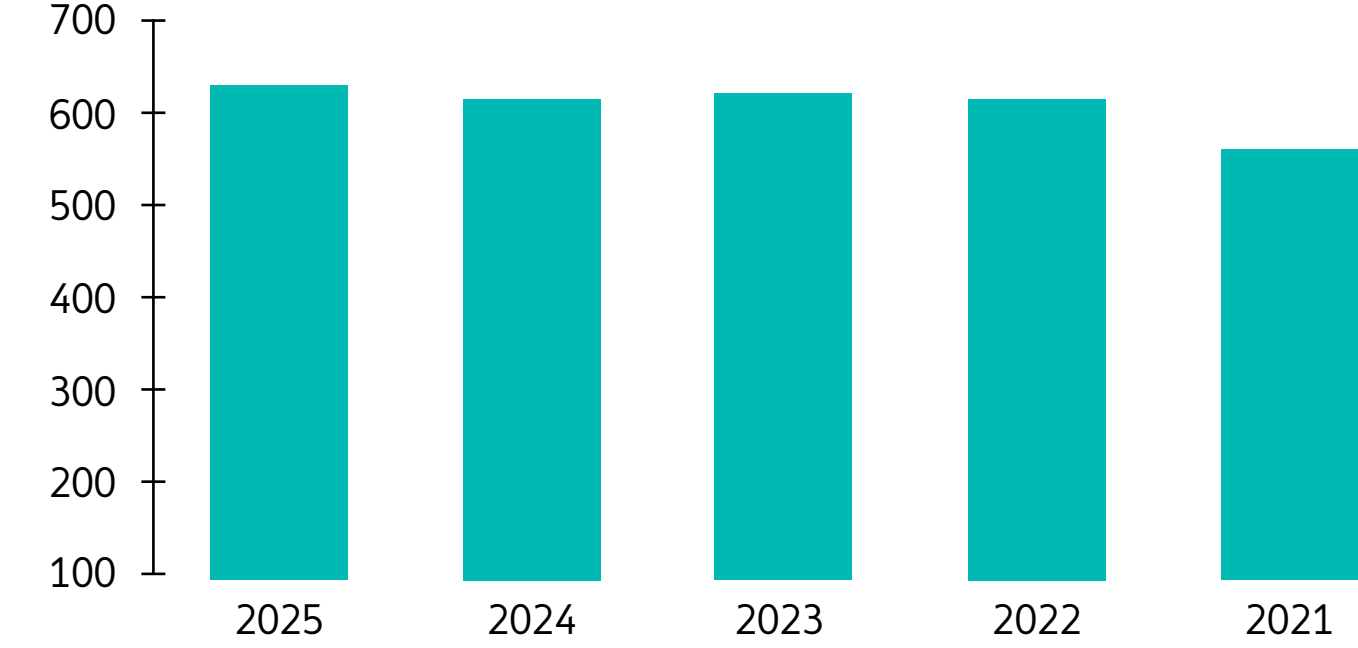


Nøkkeltall

ANTALL FLYPASSASJERER (tall i 1000)



ANTALL FLYBEVEGELSER (tall i 1000)



Driftsinntekter

13 912

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

8 625

MILLIONER KRONER

Resultat etter skatt

1 627

MILLIONER KRONER

MILLIONER KRONER	2025	2024	2023	2022	2021
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	12 010	10 468	9 903	9 007	4 514
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 666	2 388	2 214	2 122	1 576
Sum driftsinntekter konsern	13 912	12 110	11 514	10 419	9 314
EBITDA Konsern ¹⁾	5 288	3 965	3 559	3 069	2 960
Resultat etter skatt	1 627	246	304	427	208
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	53 055	51 351	49 015	44 727	22 400
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	632	618	624	618	564

1) Konsernet benytter EBITDA som ett alternativt resultatmål (APM). Beregningen av dette er direkte avstemt i resultatregnskapet. EBITDA benyttes fordi det er en tilnærmet beregning av fri kontantstrøm fra driften.

Solide resultater i 2025 ruster oss for en krevende fremtid

2025 var et godt år for Avinor. Vi hadde ingen alvorlige luftfartshendelser og passerte 53 millioner passasjerer. Oslo lufthavn ble kåret til verdens mest punktlige flyplass, med en punktlighet på 86 prosent og en regularitet på 98 prosent. Flyvningene har den høyeste fyllingsgraden som noensinne er målt, noe som bidrar positivt til både økonomien og miljøet. Driftsresultatet økte fra 1,1 til 2,8 milliarder kroner – drevet av passasjervekst, høyere kommersielle inntekter, god kostnadskontroll og økte lufthavnavgifter. Vi har over flere år arbeidet systematisk med å øke produktiviteten og redusere kostnader. Kombinert med inntektsveksten i 2025 gir dette det beste driftsresultatet på mange år.

Sterkere fundament for fremtiden. I 2025 fikk Avinor rammevilkår som i større grad henger sammen med det vi er satt til å gjøre, etter flere år med et strukturelt gap mellom oppgaver og rammer. Gjennom blant annet avgiftsjustering, styrket kapitalstruktur og et prinsipp om at nye pålagte oppgaver skal konsekvensutredes, har vi fått et sterkere fundament og mer forutsigbar økonomi fremover.

Norge er avhengig av luftfart. Norge skiller seg fra de fleste andre land fordi store avstander, krevende topografi og spredt bosetting gjør luftfart til en forutsetning for et velfungerende samfunn. Luftfart er ikke valgfritt for Norge. Luftfartens bidrag til økonomien er høyere enn i noe sammenlignbart land i Norden – forankret i næringslivet, helsesektoren og beredskapen. Sentralt for norsk luftfart er Oslo lufthavns posisjon som et

sterkt knutepunkt. Det handler om evnen til å opprettholde både det innenlandske rutenettet som binder landet sammen, og de internasjonale forbindelsene som kobler Norge til verden.

Pandemien endret reisemønstrene varig. Forretningsreiser har ikke kommet tilbake på samme nivå, mens turismen til Norge vokser sterkt, særlig i nordområdene. Endringene skaper nye muligheter. Imidlertid styrker København lufthavn sin funksjon som knutepunkt for forbindelser inn til Norge, mens Oslo lufthavn henger etter. Dette er en strukturendring som krever handling.

Vi jobber aktivt med ruteutvikling, nye partnerskap, fraktutvikling og posisjonering av Norge som reisemål, men dette løses ikke av Avinor alene. Det krever at næringsliv, flyselskaper og myndigheter mobiliserer sammen med oss for å styrke konkurransekraft og tilgjengelighet i Norge.

Økt beredskap i en mer usikker tid. 2025 har forsterket utfordringsbildet vi står overfor. Den sikkerhetspolitiske situasjonen stiller nye krav til samfunnskritisk infrastruktur. Avinors lufthavner og flysikringstjeneste spiller en sentral rolle i totalforsvaret, og samarbeidet med Forsvaret utvides. I 2026 – Totalforsvarsåret – vil vi styrke vår beredskapsevne ytterligere. Beredskap er en del av vårt kjerneoppdrag. Samtidig blir det viktig fremover å avklare forventninger, ansvar og finansiering av et økt beredskapsnivå i samfunnet.

Vi skal omstille oss. Avinors ansatte sørger daglig for sikker, stabil og effektiv drift av 43 lufthavner og flysikringstjeneste for både sivil og militær luftfart i hele landet. Det gjør vi samtidig som vi gjennomfører den største omstillingen i luftfartens og Avinors historie, på to fronter. Vi digitaliserer flysikringstjenesten for å møte strengere regulatoriske krav. Dette innebærer store investeringer og påvirker hvordan vi utvikler og leverer våre tjenester. Parallelt gjennomfører vi betydelige teknologendringer i resten av virksomheten for å realisere vårt samfunnsoppdrag og øke langsiktig produktivitet.

Samarbeid er nøkkelen. Klimautfordringen krever handling, men løsningen i Norge er ikke å fly mindre. For Norge som land ville det få betydelige konsekvenser for velferd og verdiskaping. Svaret er teknologiomstilling – og Norge er i front. I 2025 ble vår testarena for første gang tatt i bruk med elektriske testflyvninger mellom Stavanger og Bergen. Bærekraftig flydrivstoff (SAF) er den viktigste løsningen på kort og mellomlang sikt, og det krever politisk vilje og industriell mobilisering langt utover det Avinor rår over alene. Vi tar vårt ansvar, men de største utfordringene må løses gjennom samarbeid.

Avinor er godt posisjonert for å møte fremtidens utfordringer. Eksternt vil uro i internasjonale forsyningskjeder, geopolitiske spenninger og endrede reisemønstre prege luftfarten i tiden fremover. Vi er rustet for disse store ytre påvirkningene, men følger utviklingen tett. Fortsatt samarbeid, både tverrsektorielt

på myndighetsnivå og mellom myndigheter, næringsliv og bransje, vil være avgjørende for å ivareta norsk luftfart også i urolige tider.

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsdekkende nett av lufthavner og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær luftfart. Vi skal levere sikker, kostnadseffektiv og bærekraftig infrastruktur som sikrer god tilgjengelighet for alle reisende i hele landet.

Avinor binder Norge sammen, og det er mer krevende og sammensatt enn noensinne.



Abraham Foss

Abraham Foss,
konsernsjef



Tone Wille

Tone Wille,
styreleder

Innhold

1. Om Avinor			
1.1. Beskrivelse av konsernet	8	2.2.3. Vi skal utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter	20
1.1.1. Avinor og Samferdselsdepartementet	8	2.2.4. Gjennom økt produktivitet skaper vi merverdi for kunder og samfunn	21
1.2.1. Lufthavnvirksomheten	9	2.2.5. Vi er teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart	21
1.2. Virksomhetsområder	9	2.2.6. Vi skal være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon	22
1.2.2. Flysikringsvirksomheten	10	2.3. Avinors prosjektportefølje	23
1.2.3. Fellesfunksjoner	10	2.3.1. Aktiv porteføljestyring sikrer utvelgelse av de rette prosjektene innenfor finansielt forsvarlige rammer	23
1.3. Samfunnssikkerhet og beredskap	11	2.3.2. Investeringer i infrastruktur er grunnmuren i prosjektporteføljen	23
1.3.1. Samfunnssikkerhet	11	2.3.3. Teknologisk transformasjon pågår med stor samtidighet	23
1.3.2. Beredskap og krisehåndtering	11	2.3.4. Nye sikkerhetskrav og miljøforpliktelser skal etterleves	23
1.3.3. Totalforsvaret	11	2.3.5. Utvikle lufthavner for å sikre god tilgjengelighet og tilbud til reisende	24
1.4. Ledende organer	12	2.3.6. Nye lufthavner	24
1.4.1. Presentasjon av styret	13	2.4. Forskning og utvikling gjennom partnerskap og samarbeid	25
1.4.2. Presentasjon av konsernledelsen	15	2.4.1. Internasjonale rammevilkår og utvikling gjennom internasjonalt samarbeid	25
2. Strategi, portefølje og utvikling		3. Året 2025	
2.1. Luftfartens samfunnsnytte er betydelig	19	3.1. Trafikkutvikling 2025	28
2.1.1. Luftfarten er en del av fremtidens transportsystem	19	3.2. Måloppnåelse 2025	29
2.1.2. Langsiktig utvikling av Oslo lufthavn	19	3.2.1. Sikker og stabil drift	29
2.2. Vår strategi: Avinor mot 2030	20	3.2.2. Kostnadseffektiv drift	29
2.2.1. Vi drifter sikkert, stabilt og kostnadseffektivt med en risikobasert tilnærming	20	3.2.3. Bærekraftig drift	29
2.2.2. Vi er en aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart	20	4. Bærekraftsrapport	30
		4.1. Generelle opplysninger (ESRS 2)	32
		4.1.1. Grunnlag for utarbeiding (BP)	32
		4.1.2. Styring (GOV)	33
		4.1.3. Strategi (SBM)	36
		4.1.4. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)	46
		4.2. Miljø	58
		4.2.1 EUs Taksonomi – Rapportering knyttet til bærekraftige økonomiske aktiviteter	58
		4.2.2. Miljøpolicy E1, E2, E4, E5	65
		4.2.3. E1 Klimaendringer	67
		4.2.4. E2 Forurensning	85
		4.2.5. E4 Naturmangfold og økosystemer	88
		4.2.6. E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi	96
		4.3. Sosiale Forhold	101
		4.3.1. Policy oversikt - sosiale forhold (S) og forretningsetikk (G)	101
		4.3.2. S1 Egen arbeidsstyrke	104
		4.3.3. S2 Arbeidere i verdikjeden	113
		4.3.4. S3 Berørte Samfunn	116
		4.3.5. S4 Forbrukere og sluttbrukere	123
		4.4. Forretningsetikk og styring	129
		4.4.1. G1 Forretningsetikk	129

5. Risikostyring

5.1. Operasjonell risiko - sikkerhet og beredskap 137

5.2. Teknologi, gjennomføringsevne og kompetanse 138

5.3. Regulatoriske og politiske rammebetingelser 139

5.4. Klima- og miljørisikoer 140

5.5. Finansielle risikoer 141

6. Økonomi

6.1. Økonomiske resultater Avinorkonsernet 143

6.1.1. Resultat konsern 143

6.1.2. Lufthavndrift 143

6.1.3. Flysikring 144

6.1.4. Balansen 144

6.1.5. Kontantstrømmer 145

6.2. Økonomiske resultater Avinor AS 146

6.3. Regnskap med noter Avinorkonsernet og Avinor AS 147

Resultatregnskap 147

Utvidet resultat 147

Balanse 148

Oppstilling over endringer i egenkapital 149

Kontantstrømoppstilling 150

Noter til regnskapet 151

Generelle noter 152

Noter inntekter og kostnader 154

Noter operasjonelle eiendeler og gjeld 165

Noter finansielle eiendeler og gjeld 186

Andre noter 200

6.4. Erklæring fra styret og konsernsjef 207

6.4.1. Generelt 207

6.4.2. Årsberetning 207

6.4.3. Erklæring i samsvar med verdipapirhandelloven § 5-5 209

6.5. Uavhengig revisors beretning 210

6.6. Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet 212

7. Vedlegg

7.1. Alternative resultatmål (APM) 215

7.2. Annen informasjon per lufthavn 221

7.3. Eierstyring og selskapsledelse (NUES) 223

7.4. Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet 227

7.5. Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet 230

7.5.1. Uavhengig revisors attestasjonsuttalelse om lønnsrapport 236

7.6. Redegjørelse Åpenhetsloven 2025 237



1. Om Avinor

1.1 Beskrivelse av konsernet

Avinors samfunnsoppdrag/formål er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, kostnadseffektiv og bærekraftig måte og den skal sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende.

Konsernet eier, drifter og utvikler 43 lufthavner, tre kontrollsentraler, ett senter for digitale tårn samt annen teknisk infrastruktur for flynavigasjon.

Avinor utfører og finansierer en rekke pålagte oppgaver for andre sektorer tilknyttet lufthavnene. Blant de viktigste er tjenester til helsesektoren, Forsvaret, tolletaten og politiet. Videre utfører Avinor rådgivnings- og utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet og representerer luftfartssektoren i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Avinor samarbeider tett med Forsvaret både strategisk og operativt om infrastruktur og tjenester på en rekke lufthavner og gjennom flysikringstjenesten. Forsvaret kan

operere på alle Avinors lufthavner. Samarbeidet på lufthavnene reguleres gjennom egne avtaler som blant annet spesifiserer hvordan partenes kostnader skal fordeles. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden, da Avinor eier og driver samfunnskritisk infrastruktur og spiller en viktig rolle i totalforsvaret.

Avinor skal i størst mulig grad være selvfinansiert, med intern samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner for å sikre et likeverdig og landsdekkende tilbud. Denne finansieringsmodellen betegnes som Avinor-modellen.

1.1.1. Avinor og Samferdselsdepartementet

Avinor AS, morselskapet i konsernet, er et statlig heleid aksjeselskap under Samferdselsdepartementet, og er en del av statens samlede sektorpolitikk på luftfartsområdet. Avinor er definert som et kategori 2 selskap hvor statens målsetning er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.

Som sektormyndighet setter Samferdselsdepartementet rammer for Avinors virksomhet gjennom Nasjonal transportplan, regulerer luftfartsavgiftene som tilfaller Avinor, gir konsesjoner til lufthavnene og utøver øvrig regulering på luftfartsområdet.

Eier avgjør hvilke lufthavner konsernet til enhver tid skal eie og drive. Videre kan eier pålegge Avinor å utføre oppgaver på vegne av andre sektorer enn sivil luftfart.

Samferdselsdepartementet har utpekt Avinor Flysikring AS til nasjonal yter av underveistjenesten, innflygingstjenester, lokale tårn- og innflygingstjenester, flygeinformasjonstjenester (AFIS), samt Common Information Provider (CIS) for ubemannet luftfart.



1.2 Virksomhetsområder

1.2.1. Lufthavnvirksomheten

Lufthavnvirksomheten omfatter drift og forvaltning av alle lufthavnene i konsernets portefølje, samt tilhørende tilrettelegging for bruk av lufthavnene for flyselskap og passasjerer.

Totalt sett har konsernet aktivitet på 43 lufthavner. Morselskapet Avinor AS eier 42 av lufthavnene, mens Svalbard lufthavn er eid gjennom det heleide datterselskapet Svalbard Lufthavn AS. Avinor har inngått avtale med Forsvaret om drift av Andøya lufthavn og drift og utvikling av sivil del på Bardufoss lufthavn. Haugesund lufthavn eies av Avinor AS, men leies ut til eksterne drivere. I tillegg eier Avinor Fagernes lufthavn hvor driften er lagt ned og deler av arealene er planlagt disponert til solcellepark.

Lufthavnvirksomheten er selvfinansiert gjennom de to hovedinntektskildene trafikkinntekter og leieinntekter fra kommersielle aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Begge inntektskildene påvirkes av trafikkvolum (antall flybevegelser og antall passasjerer). De regulerte trafikkinntektene utgjør i underkant av halvparten av inntektene og betales av flyselskapene i form av avgifter. De øvrige inntektene består i hovedsak av inntekter fra leietakere som tilbyr kommersielle tjenester på Avinors arealer. Viktige områder er taxfreehandel, varehandel, parkering, servering, reklame, flydrivstoff, bakketjenester og hotelldrift. Den kommersielle virksomheten på lufthavnene er, med noen få unntak, konkurranseutsatt.

Fastsettelsen av trafikkinntektene i form av lufthavnavgifter innledes med at Avinor gjennomfører konsultasjoner med flyselskapene. I denne prosessen drøftes blant annet trafikk tall og trafikkprognoser, investeringsbehov samt endringer i relevante rammebetingelser. På bakgrunn av dette fatter Samferdselsdepartementet et

rammevedtak som angir rammene som de endelige avgiftene skal fastsettes innenfor. Deretter utarbeider Avinor et forslag til avgiftssatser og søker å oppnå enighet med flyselskapene gjennom videre dialog. Når konsultasjonsprosessen er avsluttet, legger Avinor frem sitt endelige forslag til avgifter for det kommende året. De endelige avgiftssatsene fastsettes og godkjennes av Luftfartstilsynet. Det grunnleggende prinsippet for avgiftsfastsettelsen er at Avinor over tid skal få dekket kostnadene knyttet til lufthavntjenestene, fratrasket selskapets kommersielle inntekter.

Avinors nettverk av lufthavner

Avinorkonsernets lufthavner varierer i størrelse og funksjon, fra store nasjonale/internasjonale knutepunkter til små regionale lufthavner med begrenset trafikkgrunnlag. Lufthavnnettverket utgjør en sentral del av Norges transportinfrastruktur og er særlig viktig i et land preget av store avstander, krevende topografi og spredt bosetting.

Hovedformålet med Avinors nettverk av lufthavner er å sikre hele Norge tilgang til sikre, effektive og tilgjengelige luftfartstjenester. Dette innebærer å legge til rette for mobilitet for befolkning og næringsliv, samt å understøtte viktige samfunnsfunksjoner som helse, beredskap, redningstjeneste, forsvar og offentlig forvaltning.

Oslo lufthavn spiller en sentral rolle som nasjonalt knutepunkt og står normalt for mer enn halvparten av Norges totale flytrafikk og omtrent 70 prosent av all internasjonal flytrafikk i Norge. Oslo lufthavn er Avinors største inntektskilde og tilstrekkelig lønnsomhet her er en forutsetning for at Avinor-modellen skal fungere.

Den økonomiske oppfølgingen av lufthavnene fokuserer på den totale lufthavnvirksomheten, grunnet samfinansiering og gjensidig avhengighet

mellom disse («Avinor-modellen»). Det økonomiske resultatet for den samlede lufthavnvirksomheten er presentert i segmentinformasjonen i note 4 til årsregnskapet.

For å gi et bilde av inntekter og kostnader i 2025 for den enkelte lufthavn er det utarbeidet et vedlegg til års- og bærekraftsrapporten.



1.2.2. Flysikringsvirksomheten

Flysikringsvirksomheten har ansvar for lufttrafikk-tjenesten innen sivil og militær sektor, og dekker flygekontrolltjeneste for norsk luftrom og store deler av Nord-Atlanteren. Virksomheten drives i datterselskapet Avinor Flysikring AS og aktiviteten foregår i tre kontrollsentraler lokalisert i Stavanger, Røyken og Bodø.

Nivået på avgiftsinntekter er regulert av EU og belastes flyselskapene som flyr i norsk luftrom. Faktureringen av luftromsbrukere foretas av Eurocontrol. Flysikringsvirksomheten har i tillegg inntekter knyttet til drift og leveranse av tårntjenester til Forsvaret og private lufthavner som ikke eies og drives av Avinorkonsernet.

Avinor Flysikring AS ble høsten 2024 utpekt av Samferdselsdepartementet som nasjonal leverandør for underveistjenesten i norsk luftrom til utløpet av 2040. En slik lang utpekingstid er ansett som viktig for konsernet for å sikre nødvendig forutsigbarhet. Underveistjenesten er tett knyttet til statens evne til å utøve suverenitet over sitt eget luftrom.

EUs regelverk innenfor Single European Sky (SES) stiller blant annet krav til underveistjenestens leveranser og bindende implementering av ny teknologi gjennom EUs Masterplan for teknologiimplementering i europeisk luftrom, ATM Masterplan. Gjennom dette regelverket reguleres også tjenesteyters inntekter. I desember 2024 trådte den såkalte SES 2+ oppdateringen i kraft. I 5-årige referanseperioder setter SES 2+ ytelseskrav til leveranser og avgiftsinntekter innenfor områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet. Ytelseskravene skal oppfylles gjennom nasjonale ytelsesplaner. Ytelsesplanen for Norge leveres av Samferdselsdepartementet, og basert på denne vedtar EU avgiftsnivået til tjenesteyter i perioden.

Referanseperiode 4 (RP4) går fra 2025 til utløpet av 2029. Ytelseskravene for RP4 (de såkalte «Union Wide Performance Targets») ble besluttet av EU-kommisjonen i juni 2024. De lokale/nasjonale målsetningene skal være konsistente med de felles-europeiske målsetningene som dermed gir strenge føringer for kostnads- og avgiftsutviklingen.

Gjennom SES-regelverket som regulerer tjenesteyters inntekter, har EU fastsatt krav til europeisk teknologiutvikling. Med bakgrunn i forpliktelsene Norge har gjennom SES-regelverket, følger Avinor EUs implementeringsplan for ny teknologi. Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS).

EU har opprettet finansieringsmekanismen Connecting Europe Facility (CEF) Transport som skal bidra med økonomisk støtte til medlemslandene for implementering av ny teknologi i tråd med kravene i ATM Masterplan. Under EØS-avtalen har Norge og norske aktører ikke tilgang til midlene under CEF Transport og det er ikke etablert alternative løsninger innenfor nasjonalt virkemiddelapparat. Avinor må derfor finansiere det teknologiske skiftet gjennom egne inntekter. Avinor stilles dermed i en dårligere konkurransemessig situasjon enn flysikringsleverandører i EU.

DETTE ER AVINORS FLYSIKRINGSTJENESTER

Alle flysikringstjenestene i konsernet utføres i Avinor Flysikring AS.

Tårn- og innflygningskontrolltjenester og flygeinformasjonstjenester inngår i virksomhetsområdet lufthavndrift for de lufthavnene som drives av Avinor. Underveistjenestene samt tårn- og innflygningskontrolltjenester til eksterne parter utgjør konsernets virksomhetsområde flysikringstjenester.

1. Tårn- og innflygningskontrolltjenester:

- Tjenestene omfatter kontroll og overvåking av flytrafikken fra flyene forlater oppstillingsplassen, beveger seg på bakken, tar av og klatrer til underveisfasen, og motsatt når de forlater underveisfasen, lander på lufthavnen og parkerer.
- Avinor Flysikring leverer tårn- og innflygningskontrolltjenester til Avinors egne lufthavner, private lufthavner og til Forsvaret.
- Tårntjenester leveres fra 17 kontrolltårn ved lufthavnene med kontrollert luftrom.
- Innflygningskontrolltjenester leveres enten fra det lokale kontrolltårnet, fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger, eller Bodø, eller fra Møre Approach ved Trondheim lufthavn.

1.2.3. Fellesfunksjoner

Avinorkonsernet har etablert stabs- og støttefunksjoner som understøtter begge virksomhetsområdene. Fellesfunksjoner omfatter teknologifunksjoner, stabsfunksjoner innen økonomi/finans, kommersiell virksomhet/markeds, strategi, HR og juridisk samt andre felles fagmiljøer. Fellesfunksjonene er dels sentraliserte for å sikre robuste miljøer, og dels desentralisert og i umiddelbar tilknytning lufthavner/kontrollsentraler der det er hensiktsmessig.

2. Flygeinformasjonstjenester:

- Mindre lufthavner med mindre komplekst luftrom har flygeinformasjonstjenesten AFIS (Aerodrome Flight Information Service).
- Tjenestene har som hovedoppgave å yte trafikkinformasjon til luftfartøy innenfor en avgrenset trafikkinformasjonssone i luftrommet rundt den enkelte lufthavn.
- AFIS utføres ved 27 Avinor-lufthavner, hvorav 14 lufthavner nå utføres fra Remote Tower Center i Bodø.

3. Underveistjeneste (Områdekontrolltjeneste):

- Tjenesten har ansvaret for å kontrollere og overvåke trafikken i underveisfasen av en flyging i norsk luftrom.
- Avinor Flysikring leverer underveistjenester fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger og Bodø.
- Kontrollsentralene dekker det norske luftrommet og store deler av Nord-Atlanteren. Kundene inkluderer både norske og internasjonale flyselskaper samt Forsvaret.

4. Flyværtjenester:

- Værvarslingstjenester for lufthavner og luftrom er en integrert del av flysikringstjenestene.
- Flyværtjenesten leveres av Det norske meteorologiske institutt.

1.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Avinor spiller en sentral rolle innen luftfart i Norge, med ansvar for samfunnskritisk infrastruktur både på bakken og for styring av luftrommet. Nettverket av lufthavner bidrar til bærekraftige lokalsamfunn i hele landet. Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge og luftfart er definert som en kritisk samfunnsfunksjon. Dette gjør Avinor til en viktig aktør i totalforsvaret og Avinor samarbeider med sivil og militær sektor i tråd med totalforsvarskonseptet. Kontinuerlig utvikling i trusselbildet, den sikkerhetspolitiske situasjon og endrede behov hos andre nøkkelaktører innen samfunnssikkerhet, følges opp fortløpende. Avinor har identifisert samordning av beredskap som en av de største utfordringene i årene som kommer. Det er iverksatt tiltak for å forbedre konsernets tilnærming til samfunnsikkerhetsmessige forhold.

1.3.1. Samfunnssikkerhet

Avinors strategi for samfunnssikkerhet er utarbeidet i samsvar med Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Konsernets overordnede målsetning i strategien er at lufthavndriften og flysikringstjenesten skal ha god motstandskraft mot negativ påvirkning fra både naturhendelser og menneskeskapte hendelser. Virksomheten skal hurtig kunne reetablere en normalsituasjon etter hendelser. Strategien omfatter investeringer, drift og samhandling. Avinor inkluderer øvrige aktører ved både øvelser og ved håndtering av hendelser.

For å styrke konsernets evne til å imøtekomme kravene til personellsikkerhet og informasjonssikkerhet fokuserer Avinor på dette i alle faser av anskaffelses-, ansettelses- og kontraktsforhold. Gjennom innsikt i egne sårbarheter og avhengigheter hensyntas trusselbildet slik at risiko reduseres. Videre er det arbeidet med riktig dimensjonering av fysiske sikringstiltak og prosesser. Vedlikehold av

eksisterende beskyttelsestiltak for å ligge i forkant av forventede krav er løftet frem som et fremtidig satsningsområde.

Etter Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 ble det innført et økt sikkerhetsnivå med fokus på sikring av kritisk infrastruktur og driftskontinuitet. Avinor har opprettholdt dette sikkerhetsnivået. Avinor deltar aktivt i det nordiske samarbeidet for å koordinere infrastrukturinitiativ på tvers i Norden.

1.3.2. Beredskap og krisehåndtering

Med bakgrunn i krigen i Ukraina, styrking av Norges forsvarsevne og utvidelsen av NATO, har nasjonale sikkerhetsinteresser vært en viktig faktor i Avinors arbeid med opprettholdelse av beredskap. Det er gjennomført øvelser innen kompetanseheving for å sikre at hele kriseorganisasjonen er forberedt på håndtering av ulike typer hendelser. Konsernets øvingsplaner og krisehåndteringsplaner er forbedret på flere områder.

Konsernet håndterte flere hendelser gjennom året der teknisk nedetid og værforhold medførte konsekvenser for trafikkavviklingen. Ingen hendelser medførte alvorlige konsekvenser. Læring fra disse hendelsene tas inn i forbedringsarbeidet og bidrar til styrket håndteringsevne i fremtiden.

Avinor har videreført arbeidet med bruk av deteksjonssystem for droner med sentral overvåkning ved en rekke lufthavner. Erfaring viser at det er stedvis store utfordringer relatert til overholdelse av restriksjonsbestemmelser for droneflyging ved lufthavner. Deteksjonssystemet bidrar til bedre flysikkerhet og gir verdifull innsikt når det gjelder dronebruk i samfunnet generelt.

1.3.3. Totalforsvaret

Avinor spiller en aktiv rolle i totalforsvaret ved å arbeide tett med andre samfunnsaktører om utvikling av planverk. Avinor har samarbeidet nært med Luftforsvaret for å utvikle kvalitetssikrede planer for mottak av allierte styrker og støtte for nasjonale styrker. Dette samarbeidet er viktig da disse styrkene vil være avhengige av Avinors tjenester og infrastruktur for å utføre sine oppdrag. Avinors lufthavner og flysikringstjenesten har tilrettelagt for militær øvingsaktivitet hvor interaksjon mellom NATOs nye medlemsland i Norden er testet og øvet. Avinor har videreført styrkingen av egen kapasitet til å håndtere gradert informasjon.



Foto: Jørgen Syversen

1.4 Ledende organer

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og er klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling.

Styret i Avinor skal sikre overholdelse av aksjelovens krav om forvaltning av og tilsyn med selskapet. I samsvar med vedtektene skal styret sikre at virksomheten drives på en sikker, kostnadseffektiv og bærekraftig måte. Styrets oppgaver er beskrevet i en egen instruks som revideres årlig og justeres ved endringer i relevant regelverk. Styret fastsetter årlig en plan for sitt arbeid, med hovedvekt på mål, strategi og implementering.

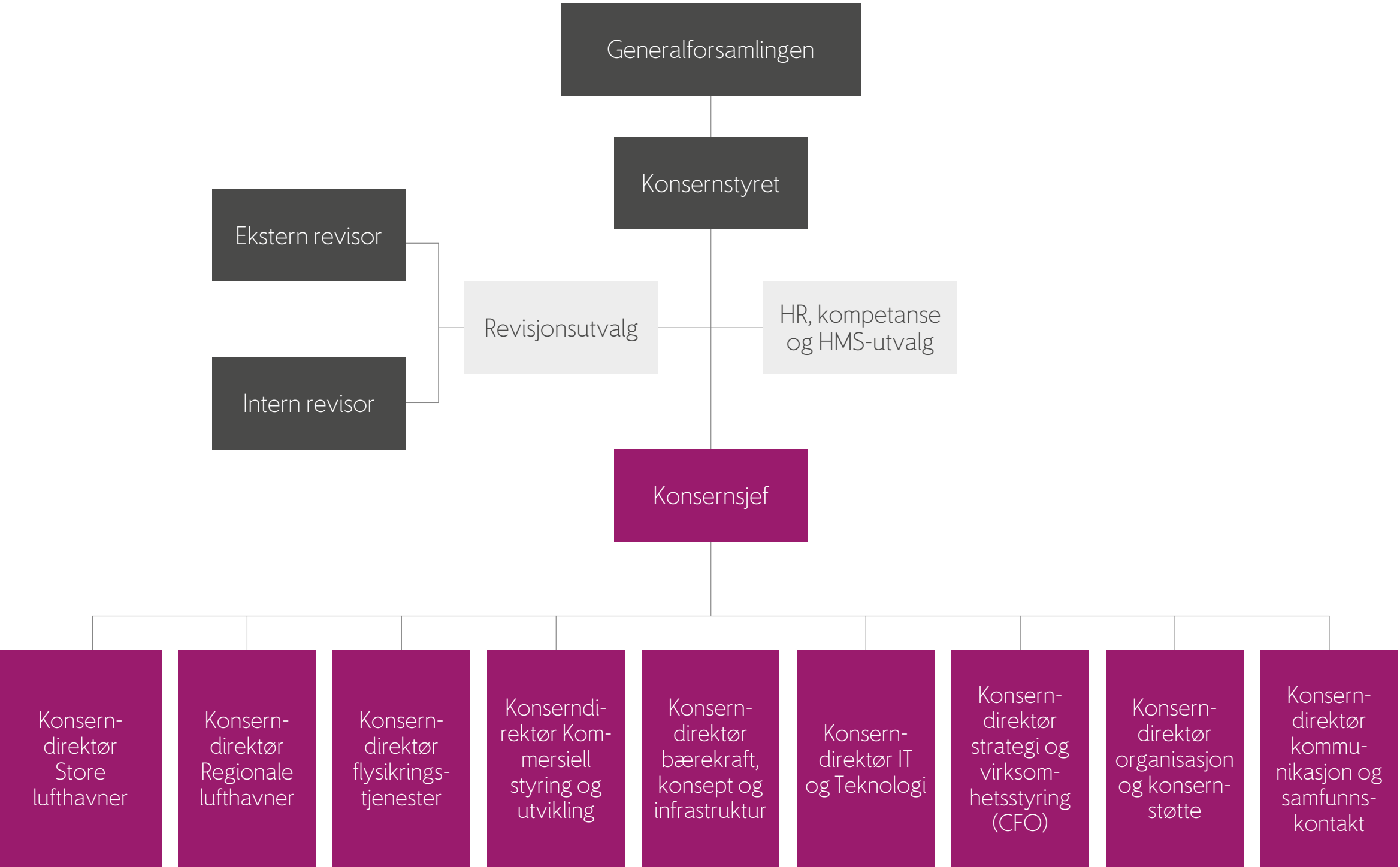
Styret har etablert to underutvalg:

- Revisjons- og risikostyringsutvalg: saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskaps- og bærekraftsrapportering, revisjon, internkontroll og samlet risikostyring.
- HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg: saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved behov.

Konsernet har en ledergruppe bestående av konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglig leder for det største datterselskapet, Avinor Flysikring AS.

Avinorkonsernet sin redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse (NUES) i henhold til Norsk anbefaling for eierstyring er presentert i vedlegg til års- og bærekraftsrapporten.



1.4.1. Presentasjon av styret



Tone Wille
(1963)

Verv i Avinor
Styreleder. Leder av HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget.

Medlem av styret siden
2024.

Utdanning
Siviløkonom, Norges Handelshøyskole

Andre roller og verv
Tidligere CEO og CFO i Posten Bring AS. Styreleder i Norled AS og International Post Corporation. Styremedlem i Cermaq Group AS



Ola Henrik Strand
(1957)

Verv i Avinor
Styrets nestleder

Medlem av styret siden
2012

Utdanning
Executive MBA i Strategisk ledelse, Norges Handelshøyskole. Hærens Krigsskole. Trondheim Økonomiske Høgskole

Andre roller og verv
Tidligere CEO Global Fresh Food Inc, Coop Norge SA, SAS Norge AS og SAS Ground Services Norway AS. Styreleder i St.Olavs Hospital HF, Innovasjon Norge, Nordic Logistics Group AS, Cargo Linea AS, B. Iversen Spedisjon AS. Tidligere styrets nestleder Transport Økonomisk Institutt, tidligere styreleder Helse Midt Norge RHF



Rolf Gunnar Roverud
(1958)

Verv i Avinor
Styremedlem. Medlem av HR- kompensasjons- og HMS-utvalget

Medlem av styret siden
2021

Utdanning
Mastergrad i økonomi, endringsledelse og generell ledelse, Handelshøyskolen BI

Andre roller og verv
Tidligere administrerende direktør i Infranord Norge AS, konsernsjef i Scana Industrier ASA, visekonsernsjef i NSB AS og div. direktørroller i Saga Petroleum ASA. Tidligere styreleder i Flytoget AS, Nye Veier AS og Kolumbus AS



Fridtjof Berents
(1972)

Verv i Avinor
Styremedlem. Medlem av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2024

Utdanning
Cand. oecon., Universitetet i Oslo. MBA, Norges Handelshøyskole

Andre roller og verv
Administrerende direktør i Toluma AS. Tidligere viseadm. direktør i Arctic Securities AS og underdirektør i Finansdepartementet. Styremedlem i Mustad Industrier AS og Aino AS



Inger Lise Strøm
(1971)

Verv i Avinor
Styremedlem. Leder av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2022

Utdanning
Siviløkonom - Master of Business Economics,
Handelshøyskolen BI

Andre roller og verv
Direktør i Brønnøysundregistrene. Tidligere styremedlem i Sparebank 1 Nord-Norge, tidligere medlem i forstanderskap og valgkomite i Sparebank 1 Helgeland, tidligere styrets nestleder i og leder revisjonsutvalget i Helse Nord RHF. Tidligere direktør for fellesfunksjoner i SIKT (Kunnskapssektorenes tjenesteleverandør), CFO i konsernet Helgeland Kraft og Sparebank 1 Helgeland



Sverre Ivar Elsbakk
(1975)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem

Medlem av styret siden
2023

Utdanning
Sertifisert flygeleder

Andre roller og verv
Flygeleder, Polaris Farris TMA. Styremedlem Norsk Flygelederforening. Tidligere Styremedlem Avinor Flysikring. Leder for International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) Equity Diversity and Inclusion Task Force



Mike Antonsen
(1974)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem. Medlem av revisjons- og risikostyringsutvalget

Medlem av styret siden
2025

Utdanning
ARFF, elektriker og energimontør. Befalsskolen.

Andre roller og verv
Styremedlem Norsk Tjenestemannslag, styremedlem Norsk Reservistforbund Romsdal



Mari Halvorsen Sundgot
(1988)

Verv i Avinor
Ansattvalgt styremedlem. Medlem av HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget

Medlem av styret siden
2023

Utdanning
Lufttrafikkteneste. Bachelorgard i organisasjonspsykologi, Prosjektledelse

Andre roller og verv
Flydataoperatør, Bodø ATCC. Fagforeningsleder, Delta Luftfart. Styremedlem Delta. Tidligere styremedlem i Avinor Flysikring AS

1.4.2. Presentasjon av konsernledelsen



Abraham Foss
(1964)

Rolle
Konsernsjef

Ansatt i Avinor siden
2021

Utdanning
Siviløkonom, Norges Handelshøyskole. Del av bachelorstudier i jus, Universitetet i Bergen. Russiske språkstudier ved Forsvarets skole i Etterretnings- og Sikkerhetsjeneste, del av bachelor, Universitetet i Oslo. Diverse lederutviklingsprogrammer ved internasjonale institusjoner

Tidligere arbeidserfaring
Administrerende direktør Telia Norge (2015-2020), Leder for Enterprise Maxis Berhad, Malaysia (2014-2015), Senior Vice President & Finance Director Digital Services i Telenor Group (2012-2013), CMO and Vice President Business i Telenor Norway (2008-2012), administrerende direktør Sandsvær Sparebank (2007-2008), regiondirektør Americas Innovation Norway (2005-2007), Vice President IT drift, Telenor Business Solutions (2002-2005)

Andre verv
Styreleder i Norsk Helsenet SF, Stoneart AS og Jaspeke AS. Styremedlem i Tafjord Connect AS



Jan Gunnar Pedersen
(1969)

Rolle
Administrerende direktør Avinor Flysikring AS

Ansatt i Avinor siden
1992

Utdanning
Master of Business Administration, luftfartsledelse Nord Universitet

Tidligere arbeidserfaring
Direktør underveistjenester, Avinor Flysikring. Nestleder ATM, Avinor Flysikring. Leder ATM utvikling og støtte, Avinor. Seniorrådgiver og rådgiver ATM, Avinor



Thorgeir Landevaag
(1969)

Rolle
Konserndirektør store lufthavner og lufthavndirektør Oslo Lufthavn

Ansatt i Avinor siden
1999

Utdanning
Sivilingeniør. Solstrandprogrammet lederutvikling. NATO Defense College Senior Course.

Tidligere arbeidserfaring
Divisjonsdirektør Bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling (2022-2024), Divisjonsdirektør regionale lufthavner (2018-2022), Oslo lufthavn, direktør terminaldrift (2015-2018), Oslo lufthavn, direktør T2 flyplassutvidelsesprosjekt (2011-2018), Eidsiva Energi, leder QHSE (2009-2011), Oslo lufthavn, direktør QHSE (2006-2009), Luftfartsverket, rådgiver (1997-1999), Forsvarets relokalisering Gardermoen, rådgiver (1993-1997)



Anders Kirsebom
(1964)

Rolle
Konserndirektør regionale lufthavner

Ansatt i Avinor siden
2002

Utdanning
Bachelor i økonomi og administrasjon, Økonomisk College, Oslo Handelsskole

Tidligere arbeidserfaring
Direktør, divisjon store lufthavner, Avinor. Direktør, Forretnings- og tjenestedivisjon, Avinor. Direktør, Forretningsutvikling, NSB AS. Finanssjef, divisjon Persontrafikk, NSB AS. Divisjonskontroller, Esselte Kontor og Data

Andre verv
Styreleder i Svalbard Lufthavn AS, FS Air Navigation Services og NINOX Air Navigation Services, Spain. Styremedlem i Airport Coordination Norway AS. Eier av Kirsebom Eiendom.



Petter Johannessen
(1958)

Rolle

Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring (CFO)

Ansatt i Avinor siden

2004

Utdanning

Siviløkonom, Handelshøyskolen BI. MBA, University of Wisconsin, Madison, USA. Nato Defence College Senior Course.

Tidligere arbeidserfaring

Finansdirektør i Thorn Nordic (1999-2004). Direktør informasjonssystemer i Nycomed Amersham (1997-1999). CFO i Nycomed Americas, USA (1994-1997). CFO i Nycomed Pharma, Norge (1990-1994)



Mari Hermansen
(1968)

Rolle

Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte

Ansatt i Avinor siden

2012

Utdanning

Cand. Jur., Universitetet i Oslo. Miljørett og politikk for naturressurser og energi & internasjonal sammenlignende petroleumsrett og politikk, University of Dundee, Skottland. Kriminologi grunnfag, Universitetet i Oslo.

Tidligere arbeidserfaring

Ulike lederstillinger i SAS Norge (2005-2012). Advokat & advokatfullmektig, Hjort DA (2002-2005). Advokatfullmektig og juridisk rådgiver, Storebrand ASA (1995-1998). Førstekonsulent, Finansmarkedsavdelingen, Finansdepartementet (1995-1998)

Andre verv

Styremedlem i Avinor Flysikring AS



Joachim Lupnaav Johnsen
(1974)

Rolle

Konserndirektør kommersiell styring og utvikling

Ansatt i Avinor siden

2020

Utdanning

Master i Marketing og økonomi, Handelshøyskolen BI. Bachelor i statsvitenskap, Universitetet i Oslo.

Tidligere arbeidserfaring

Senior partner, eier og managing partner Norge Implement Consulting Group (2012-2020). Konsulent, partner og eier MarkUp Consulting (2004-2011). Innkjøpssjef Sentral-Europa - Dixons Carphone (2002-2004). Salg og marked Elkjøp Nordic (1997-2002).

Andre verv

Eier og styreleder LJ Management AS. Styremedlem Sululta Norge (stiftelse som samler inn penger til utdanning og sikkerhet for etiopiske barn). Nestleder i Krok Hytteeierforening.



Lars Vågsdal
(1966)

Rolle

Konserndirektør teknologi

Ansatt i Avinor siden

2022

Utdanning

Master of Science, datavitenskap, telekommunikasjon

Tidligere arbeidserfaring

COO TietoEVRY/EVRY Banking. CIO Telenor Norge. COO og CTO Norkring



Karianne Helland Strand
(1980)

Rolle

Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling

Ansatt i Avinor siden

2018

Utdanning

Siviløkonom, Handelshøyskolen BI. Mastergrad i Business med hovedfag i strategi, Handelshøyskolen BI. Styrekurs, Aksjeloven og formell styrekompetanse, Handelshøyskolen BI.

Tidligere arbeidserfaring

Leder kontrakt, strategi og marked og Prosjekt og utbyggingsdirektør, Avinor (2018-2024). Bane NOR SF Seniorrådgiver Kontrakter (2017-2018). Sønnico Tele AS, Eltel Sønnico AS, Eltel Networks: ledende stillinger innen kontrakt og forretningsutvikling (2012-2016). Capgemini Consulting, senior konsulent (2007-2012). Bluegarden AS, salgsstillinger (2004-2007).



John-Ragnar Aarset
(1973)

Rolle i Avinor

Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt

Ansatt i Avinor siden

2022

Utdanning

Bachelor i statsvitenskap

Tidligere arbeidserfaring

Statssekretær i Samferdselsdepartementet. Generalsekretær i Høyre. PR-konsulent i Hill+Knowlton Strategies. Flere stillinger på nasjonalt nivå i Høyre

Andre verv

Styreleder i Det Norske Samlaget



LOADING
SUPERVISOR

2. Strategi, portefølje og utvikling

2.1 Luftfartens samfunnsnytte er betydelig

Luftfarten utgjør samfunnskritisk infrastruktur og bidrar til sysselsetting, regional utvikling, beredskap og forsvarsevne. Luftfarten har en avgjørende rolle i et velfungerende og inkluderende samfunn i Norge.

Norge har mål om et lavutslippssamfunn innen 2050. Dette stiller store krav til en bærekraftig utvikling med betydelig reduksjon av klimagassutslipp. Omstillingen av luftfarten for å redusere utslipp krever omfattende investeringer i teknologi, tydelige politiske prioriteringer og en felles innsats for å balansere tilgjengelighet, klima og økonomi.

2.1.1. Luftfarten er en del av fremtidens transportsystem

Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringens langsiktige plan for å utvikle et helhetlig, robust og fremtidsrettet transportsystem i Norge. I lys av økt geopolitisk usikkerhet, endrede sikkerhetspolitiske rammer og tydelige nasjonale og regionale behov for mobilitet, beredskap og tilgjengelighet, legger regjeringen i arbeidet med ny NTP vekt på å sikre en velfungerende og sammenhengende infrastruktur på tvers av transportsektorene. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet deltar Avinor i dette tverrsektorielle planarbeidet og ivaretar luftfartens perspektiver gjennom analyser, kunnskapsgrunnlag og vurderinger av hvordan luftfarten bidrar til samfunnssikkerhet, mobilitet og regional utvikling. NTP skal ta utgangspunkt i sektorens samlede utfordringer og behov, inkludert teknologisk utvikling, klimatilpasning og samfunnskritiske funksjoner. Avinor involverer Luftfartstilsynet i dette arbeidet.

2.1.2. Langsiktig utvikling av Oslo lufthavn

Den langsiktige utviklingen av Oslo lufthavn (OSL) er avgjørende for å opprettholde et velfungerende nasjonalt knutepunkt som både binder Norge sammen og sikrer tilgangen til internasjonale markeder. Som landets klart største lufthavn håndterer OSL om lag halvparten av all passasjertrafikk i Norge og fungerer som det sentrale omstigningspunktet mellom regionale rutenett og internasjonale forbindelser. Dette gir lufthavnen en svært viktig rolle i den samlede mobiliteten i Norge.

I et langsiktig perspektiv står OSL overfor økende konkurranse fra særlig København lufthavn, som de senere årene har styrket sin posisjon som Nordens viktigste interkontinentale hub. Mens København allerede ligger over trafikk- og kapasitetsnivåene fra før pandemien, ligger OSL betydelig lavere – blant annet som følge av redusert langrutekapasitet og et gap i antall interkontinentale destinasjoner. Dette skaper en asymmetrisk utvikling som, dersom den vedvarer, kan svekke Norges internasjonale konnektivitet.

Den langsiktige utviklingen av OSL må derfor sikre at lufthavnen kan håndtere fremtidig etterspørsel, tilby attraktive internasjonale forbindelser og beholde sin posisjon som et robust og effektivt nasjonalt knutepunkt i et nordisk marked med sterk konkurranse. I lys av dette har Samferdselsdepartementet gitt Avinor i oppdrag å gjennomføre en konsekvensutredning for lokaliseringsvalg for en eventuell tredje rullebane på OSL. Utredningen skal omfatte relevante og realistiske alternativer for lokalisering. Kommunal- og distriktsdepartementet er ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen.



2.2 Vår strategi: Avinor mot 2030

VÅR VISJON

Avinors visjon er å binde Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart. Vår visjon og strategi er utformet for å bidra til oppnåelse av de sektorpolitiske målene. Disse er forankret i konsernets samfunnsoppdrag, slik det fremgår av vedtektene; virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende. Konsernet ivaretar samfunnsoppdraget gjennom effektiv infrastrukturdrift, arbeid med sikkerhet og beredskap samt tiltak for klimaomstilling og opprettholdelse av mobilitet og tilgjengelighet i hele landet.

VÅR STRATEGI

Avinors strategi setter retning for konsernet og vår rolle i luftfarten frem mot 2030. Den er utformet for å møte de viktigste utfordringene og mulighetene Avinor står overfor. En verden i endring med økt geopolitisk og sikkerhetspolitisk uro, rask teknologiutvikling, ambisiøse klimamål, endrede reisemønstre og nye forbrukertrender, danner bakteppet for konsernets strategi.

Strategien er omsatt i strategiske mål med prioriterte strategiske initiativ og prosjekter som bidrar til utvikling og fremdrift. Disse beskrives nærmere i påfølgende delkapitler. Konsernets måloppnåelse for 2025 er beskrevet i kapittel 3.

2.2.1. Vi drifter sikkert, stabilt og kostnadseffektivt med en risikobasert tilnærming

Sikker, stabil og kostnadseffektivt drift med en risikobasert tilnærming utgjør fundamentet for vår virksomhet.

Vi løser vårt oppdrag med mål om null alvorlige luftfartshendelser og luftfartsulykker, samt 86 prosent punktlighet. Samtidig jobber vi kontinuerlig med å optimalisere driften, jobbe mer innsiktsbasert og tilpasse oss endringer i samfunnet. Fremover vil Avinor styrke arbeidet med sikkerhet- og beredskap for å tilpasse driften til nye krav og et mer komplekst trusselbilde.

2.2.2. Vi er en aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart

Avinor skal være aktiv pådriver for bærekraftig luftfart gjennom konkret satsing og tilrettelegging for null- og lavutslippsluftfart. Dette gjøres ved å ta et todelt ansvar for å både redusere utslipp fra egen drift, og bidra til at hele luftfartssektoren utvikles mer bærekraftig.

Konsernet har forpliktet seg til vitenskapsbaserte klimamål (SBTi) og skal blant annet redusere absolutte utslipp av klimagasser i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030. Utslipp fra egen drift skal reduseres gjennom 10 prosent lavere energiforbruk innen 2028, redusert bruk av kjemikalier, bruk av fossilfri baneaving, utskiftning til elektriske kjøretøy og bruk av biodiesel for kjøretøy som ikke kan elektrifiseres. Den viktigste bidragsyteren for å redusere egne utslipp er omleggingen fra kull til biogass som energikilde på Svalbard lufthavn. Biogassanlegget ble ferdigstilt i 2025 og åpnet i januar 2026, og vil redusere Avinors utslipp i nivå 20 prosent.

Avinor tilrettelegger for mer effektiv drift av luftrommet og ligger helt i tet i europeisk sammenheng. Kontinuerlig opp- og nedstigning gir effektive operasjoner med redusert klimagassutslipp på vei ut av og inn til en lufthavn. Bruk av satellittnavigasjon gir mulighet for kortere inn- og utflygninger, samt høyere grad av regularitet til Avinors lufthavner – og dermed redusert drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Avinor skal være en aktiv pådriver og tilrettelegger for at luftfarten skal redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent innen 2050. Derfor investerer Avinor i infrastruktur for null- og lavutslippsfly, inkludert ladeanlegg og hydrogenløsninger, og bidrar til økt bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF). SAF vil være den viktigste løsningen på kort og mellomlang sikt for å redusere luftfartens utslipp. Avinor deltar i Internasjonal testarena hvor vi samarbeider med Luftfartstilsynet, flyprodusenter og operatører om pilotprosjekter, som elektriske testflyvninger mellom Stavanger og Bergen, for å bygge kunnskap og akselerere teknologiutviklingen.

2.2.3. Vi skal utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter

Aktiv ruteutvikling

Avinor skal gjennom samfunnsoppdraget sikre god tilgjengelighet for alle reisende og drifte et selvfinansiert nettverk av lufthavner. Etter pandemien har luftfartsmarkedet endret seg med blant annet sterk vekst i lavprisselskaper og fritidsreisende, samt nedgang i forretningsreisende. Markedsendringene påvirker konkurransesituasjonen om rutene.

Avinor har styrket arbeidet med å tilrettelegge for ruteutvikling i Avinor-nettverket og gjennom Oslo lufthavn som hub med ambisjon om å øke tilgjengeligheten til og

fra Norge for innbyggere, næringsliv og internasjonal turisme. Initiativet omfatter økt samarbeid med eksterne partnere om norsk destinasjonsutvikling og med flyselskaper om insentiver.

Bygge inntekter

Avinor skal være selvfinansiert og vår viktigste kommersielle inntektskilde er leieinntekter basert på tax-free omsetning. Forbrukertrender i samfunnet er i endring, inntekter fra tax-free faller og etterspørsel etter blant annet parkering og leiebil stiger. Avinor jobber derfor tett med våre partnere med å utvikle nye service -og tjenestetilbud tilknyttet våre lufthavner.

I 2025 vedtok regjeringen at Avinor kan utvikle eiendom i naturlig tilknytning til lufthavnvirksomheten for å styrke inntektsgrunnlaget. Avinor vil i de neste årene utvide eksisterende hotellvirksomhet, samt legge til rette for et fraktmarked i vekst på Oslo lufthavn.

Ubemannet luftfart

Ubemannet luftfart er i rask utvikling og Avinor tar en sentral rolle i å tilrettelegge for ny luftmobilitet sikkert og effektivt. Avinor er utpekt som CIS (Common Information service Provider) av Samferdselsdepartementet for å oppfylle EU-regler for et digitalt system for felles informasjonstjenester om droner i luftrommet. Avinor har etablert en digital plattform for håndtering av ubemannet luftfart og integrere droner i norsk luftrom. På sikt kan ubemannet luftfart være en ny inntektskilde gjennom modeller for brukerbetaling.

2.2.4. Gjennom økt produktivitet skaper vi merverdi for kunder og samfunn

Avinor binder reisende med flyselskaper og har en viktig integratorrolle i luftfartssystemet. Å tilby konkurransedyktige og verdiøkende tjenester ligger til grunn for utvikling av nye driftskonsepter for lufthavner og flysikringstjenester.

Avinor arbeider systematisk med å redusere driftskostnader og har over flere år realisert målet om en prosent realforbedring av driftskostnader. Mer kostnadseffektiv



drift er synlig gjennom nye konsepter for vinterdrift og innsiktsbasert bruk av baneavisingsskjemikalier, mer behovsbasert renhold og forbedret ressursplanlegging. Det er løpende fokus på unngåelse av nye kostnader og fremtidige investeringer som følge av nye krav.

2.2.5. Vi er teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart

Riktig utnyttelse av teknologi er avgjørende for å løse de utfordringene luftfarten står overfor. Digital omstilling pågår, og effekter vil tas ut etter hvert som ny teknologi tas i bruk og omsettes inn i prosesser og tjenesteutøvelse.

NORGE SOM INTERNASJONAL TESTARENA

Norge ble i 2024 etablert som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart gjennom et samarbeid mellom Avinor og Luftfartstilsynet. Formålet er å redusere barrierer for testing og demonstrasjon av ny teknologi, og å fremskynde omstillingen mot en fossilfri luftfart innen 2050. Testarenaen tilbyr ett felles kontaktpunkt, med tilrettelegging for infrastruktur, luftrom, energi og regulatorisk utvikling

I mars 2025 ble første avtale om testflygninger signert mellom Avinor, Luftfartstilsynet, BETA Technologies og Bristow Norge. Testflygningene skjer med el-flyet ALIA og gjennomføres som fraktflygninger mellom Stavanger og Bergen.

Den første helelektriske testflygingen fant sted på Stavanger lufthavn 8. august 2025, og regelmessige flyginger mellom Stavanger og Bergen startet 4. september.

Første testprosjekt ble fullført 28. januar 2026. Testperioden har gitt verdifull praktisk erfaring i drift av elektriske fly, vinteroperasjoner, ladeinfrastruktur, operasjonelle prosedyrer i krevende klimatiske forhold og regulatoriske rammeverk. Avinor har også fått verdifull innsikt i framtidig kompetansebehov, praktisk forståelse av hvordan lufthavner må rigges for elektriske og lavutslippsfly og bedre grunnlag for vurdering av kommersiell levedyktighet for ruter med ny teknologi.

Prosjektet har høstet bred internasjonal oppmerksomhet og styrket Norges posisjon som tidligmarked for nullutslippsteknologi. Dette kan bidra til utvikling av nye forretningsområder innen batterielektriske systemer, hydrogenteknologi og ladeinfrastruktur som gir både klimamessige gevinster og verdiskaping for norsk leverandørindustri.

Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2026 å videreføre testarenaen med 50 millioner kroner (40 millioner til Avinor og 10 millioner til Luftfartstilsynet). Midlene skal finansiere videre utprøving i reelle operasjoner, tilpasning av infrastruktur og et styrket samarbeid med EASA om regelverksutvikling.

Avinor og Luftfartstilsynet følger opp en RFP for nye test- og demonstrasjonsprosjekter i 2026, hvor industrien inviteres til å teste teknologi i operative omgivelser gjennom hele lufthavnnettet.



Foto: Jørgen Syversen

Innenfor lufthavndomenet er økt automatisering, fjernstyring og innsiktsdrevet drift satsningsområder. Bruk av kunstig intelligens testes blant annet ut innenfor vinterdrift, energistyring og ruteutvikling.

EU setter krav til digitaliseringen av luftromstyring for å øke kapasiteten i europeisk luftrom. Dette innebærer innføring av nye systemer for tårn- og innflygingskontroll samt underveistjeneste i samsvar med nye nasjonale og internasjonale krav. I Avinor består dette initiativet av prosjektene Fremtidens ATM system, Nytt tårnsystem Oslo lufthavn og Digitale tårn. I tillegg til økt digitalisering og ny funksjonalitet, legger nye systemer til rette for mer kostnadseffektive driftskonsepter for luftromskontroll i framtiden.

Høyere effektivitet og mer innsiktsdrevet arbeid krever systemer som støtter opp om mer digitale konserntjenester. Avinor har en stor andel systemer som må skiftes ut grunnet endt levetid. Dette gir mulighet for overgang til mer skybaserte og standardiserte systemer.

Den digitale transformasjonen krever opplæring og nye måter å jobbe på. Derfor satser Avinor på utrulling og opplæring i digitale verktøy og kunstig intelligens. Et digitalt transformasjonsteam har blitt etablert for å bidra til at effekter fra prosjekter realiseres i prosesser, ledelse og kultur.

2.2.6. Vi skal være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon

Avinor står overfor et generasjonsskifte hvor 40 prosent av våre ansatte skal gå av med pensjon innen de neste ti årene. Samtidig kreves ny kompetanse i en stadig mer teknologidrevet verden. Utvikling av ansatte, ny rekruttering og systematisk kulturutvikling er et fundament for å levere på samfunnsoppdraget også i fremtiden. Effektivisering og produktivitetsforbedringer skal gjennomføres innenfor rammer som ivaretar arbeidsmiljø, nødvendig kompetanseoppbygging og sikker drift.

2.3 Avinors prosjektportefølje

2.3.1. Aktiv porteføljestyring sikrer utvelgelse av de rette prosjektene innenfor finansielt forsvarlige rammer

Avinor balanserer investeringsbehovet knyttet til samfunnsoppdraget opp mot en bærekraftig økonomi over tid gjennom aktiv porteføljestyring. Det utarbeides en langsiktig porteføljeplan som jevnlig prioriteres.

Avinor har en stor og variert investeringsportefølje med hensyn til prosjektenes størrelse og kompleksitet. I 2025 har konsernet hatt projektkostnader på over 1 000 ulike prosjekter, og den aktive prosjektporteføljen hadde ved utgangen av året en samlet egenfinansiert styringsramme på noe over 23 milliarder kroner. Hovedandelen i porteføljen er knyttet opp mot reinvestering i eksisterende infrastruktur. Prosjektene skal bidra til å støtte oppunder digital omstilling og veien mot fossilfri luftfart.

Gjennomført prosjektportefølje for 2025 fordeles på 57 prosent reinvestering i eksisterende infrastruktur, 27 prosent i pålagte investeringer som følge av sektorpolitikk, regulatoriske eller samfunnspålagte hensyn, samt 18 prosent investeringer for å nå konsernets strategiske målsetninger.

2.3.2. Investeringer i infrastruktur er grunnmuren i prosjektporteføljen

Avinor er en stor infrastruktureier av fysisk og digital infrastruktur, og må kontinuerlig reinvestere for å opprettholde funksjonaliteten det krever å drifte lufthavnvirksomheten. Avinor eier noe over 1 700 bygninger med ca 1,5 millioner kvadratmeter bygningsmasse som skal forvaltes. Gjennom reinvestering i eksisterende infrastruktur oppnår Avinor en sikker, kostnadseffektiv og stabil drift. Når reinvesteringer gjennomføres, vurderes fremtidige behov, samt muligheten for mer

klima- og miljøvennlige løsninger som eksempelvis overgang til elektriske kjøretøy ved moden og tilgjengelig teknologi.

Mye av Avinors infrastruktur er aldrende, og det er behov for å øke andelen reinvesteringer i årene fremover. Tilstandsanalyser for bygg pågår og vil gi større innsikt i behovet. Når ordinær reinvestering ikke lenger lar seg forsvare driftsmessig opp mot kostnaden, gjøres det utskiftning over til ny infrastruktur. Blant annet pågår utskiftning av nytt tårnsystem på Oslo lufthavn, og fase to av nytt bagasjeanlegg på Oslo lufthavn er nær ferdigstillelse.

2.3.3. Teknologisk transformasjon pågår med stor samtidighet

Innen luftromsstyring skal Avinor investere flere milliarder kroner de kommende årene for å bidra til et mer integrert europeisk luftrom. Dette vil gi større kapasitet i europeisk luftrom, bidra til lavere utslipp og effektivisere det nødvendige systemvedlikeholdet. Det største og mest kritiske prosjektet er Fremtidens ATM system. I tillegg etableres det nye tårnsystemer som vil integreres med overnevnte luftromsstyring, hvor det for mindre lufthavner etableres fjernstyrte tårnsystemer. Samtidig er det behov for å utvikle mer digitale tjenester til de reisende og våre partnere, og gjøre nødvendige fornyelser i fellessystemer.

2.3.4. Nye sikkerhetskrav og miljøforpliktelser skal etterleves

Luftfarten er strengt regulert når det kommer til sikkerhetskontroll av de reisende, og Avinor må tilpasse driften og investere for å oppfylle nye krav. EU utformer et nytt regelverk for sikkerhetskontroll som vil bli innført de kommende årene under betegnelsen «New security baseline». Dette vil gi behov for betydelige investeringer i



NYTT TÅRNSYSTEM OSLO LUFTHAVN

Dagens tårnsystem ved Oslo lufthavn ble tatt i bruk på slutten av 90-tallet da Gardermoen ble Norges nye hovedflyplass. Systemet er kontinuerlig blitt oppgradert for å møte nye behov og krav, men må nå skiftes ut grunnet begrenset levetid, manglende leverandørstøtte og nye myndighetskrav. Det nye tårnsystemet skal bygges slik at Norge oppfyller EU-kravet om integrert tilknytning til europeisk luftrom. Etter implementering skal systemet med løpende oppdateringer kunne dekke eksisterende og nye behov i et 20-30 års perspektiv.

Utskiftningen vil innebære mer enn kun et rent bytte av system. Dette skal endre måten prosessene rundt det tårntjenesten leverer på, og skape integrerte løsninger med automatisering på flere av dagens sertifiserte tjenester ved lufthavnen. For flygeledere vil det nye tårnsystemet innebære endret arbeidsmetodikk, mens flynavigasjonstjenesten som drifter det tekniske vil måtte tilpasse seg både ny infrastruktur og arkitektur.

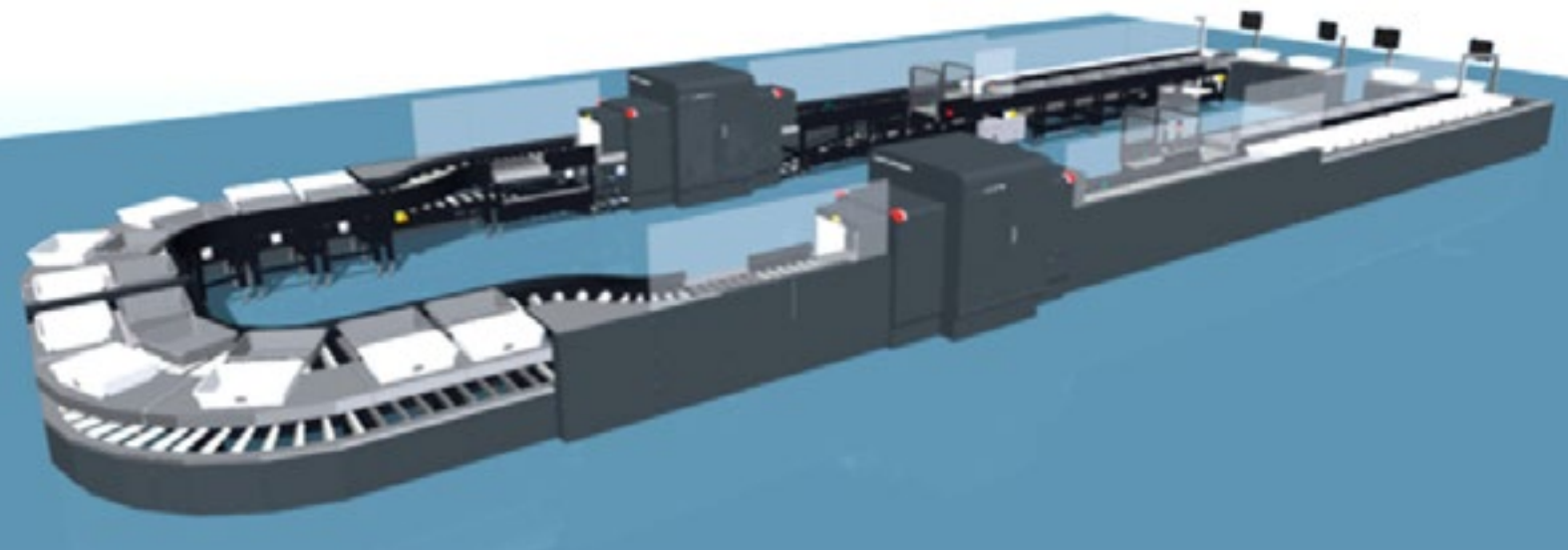
Prosjektet er delt opp i tre trinn, hvor hvert trinn har tydelige definerte leveranser. Det første trinnet som er igangsatt skal etter planen ferdigstilles i 2028 og levere basisfunksjonene. Etterfølgende trinn vil levere integrasjoner mot annen luftromstyring og følger en langsiktig plan innenfor målbilde om et felles europeisk luftrom.

nytt utstyr på lufthavnene, samt noe ombygging. Oslo lufthavn vil være først ute, med nåværende tidslinje vil ny sikkerhetskontroll være på plass i 2027/2028. Deretter vil andre lufthavner løpende måtte skifte ut og tilpasse infrastrukturen for å tilfredsstille de nye kravene.

Avinor skal drifte miljøvennlig og er som eier av infrastruktur på lufthavnene forpliktet til å påse at kjemikaliebruk håndteres på en forsvarlig måte. Avinor pålegges derfor kontinuerlig bygging og oppgradering av infrastruktur. Infrastruktur er under utvikling og oppgradering for å håndtere avisningsvæske i Tromsø, Oslo og Evenes.

2.3.5. Utvikle lufthavner for å sikre god tilgjengelighet og tilbud til reisende

Tilstrekkelig kapasitet på lufthavnene er viktig for å løse samfunnsoppdraget. Bergen og Tromsø er begge lufthavner i vekst. Ved Bergen lufthavn pågår prosjekter for å tilpasse kapasiteten til en stadig økende andel utenlandsreisende. I Tromsø er to flyoppstillingsplasser nettopp ferdigstilt, og tilpasninger for ny sikkerhetskontroll og passasjerarealer er nå under planlegging.



Omtrent halvparten av Avinors inntekter kommer fra leieavtaler med kommersielle aktører på lufthavnene, og løpende tilpasninger til leietakere er en viktig kontraktspremiss. I 2025 startet utviklingen av vestsiden på Oslo lufthavn for å bedre tilrettelegge for frakt og øke antall flyoppstillingsplasser.

2.3.6. Nye lufthavner

Samferdselsdepartementet har gitt i oppdrag å bygge nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Begge prosjektene gjennomføres med statlig delfinansiering, lokalt bidrag og Avinors midler. Den nye lufthavnen i Bodø forventet ferdigstilt i 2029/2030, mens Mo i Rana forventes ferdigstilt i 2027.

I forbindelse med ny lufthavn Bodø vil det etableres et nytt sikringsbygg for å huse kontrollsentralen til luftrommet i Nord-Norge, samt tårntjenesten til ny lufthavn Bodø. Sikringsbygget vil ferdigstilles samtidig med ny lufthavn i 2029/2030.



NYE SIKKERHETSKRAV

Som et ledd i EUs strategi for sikkerhet vil Avinor pålegges nye skjerpede sikkerhetskrav gjennom regelverket New security baseline (NSB). Spesifikt teknisk utstyr til bruk ved sikkerhetskontrollen er blant kravene i NSB. De nye bestemmelsene vil derfor føre til anskaffelse av ny teknologi for kontroll av både passasjer, håndbagasje og for noen lufthavner, innsjekket bagasje.

EU tillater en trinnvis implementering med økende grad av kompenserende tiltak for å møte det nye regelverket, dette over en periode på noen år etter ikrafttredelse. Kompenserende tiltak innebærer økt krav til etterkontroll av passasjer og bagasje ved manglende teknologi. Operasjonaliseringen av NSB-kravene vil samtidig kunne føre til behov for tilpasninger av infrastruktur ved flere av Avinors lufthavner. Dette fordi de nye kravene er mer plasskrevende, slik at ombygging kan være mulig løsning sammen med vurdering av driftskonsept og bemanning.

Avinor vil vurdere den mest hensiktsmessige implementeringstakten sett opp mot hvordan nåsituasjonen er ved de ulike lufthavnene. Ved Oslo lufthavn pågår anskaffelsen av nytt utstyr til sikkerhetskontrollen og ombygging i henhold til nytt regelverk. Etter planen skal ny sikkerhetskontroll være implementert og i bruk innen utgangen av 2028. Neste lufthavn ut er Tromsø, hvor man er i gang med planleggingsfasen for ombygging til ny sikkerhetskontroll. De neste årene vil man løpende igangsette anskaffelser og ombygginger ved aktuelle lufthavner.

2.4 Forskning og utvikling gjennom partnerskap og samarbeid

Forskning, utvikling og innovasjon (FoU) er en sentral del av Avinors strategi. Konsernet deltar aktivt i nasjonale og internasjonale samarbeid med forskningsmiljøer, utdanningsinstitusjoner og offentlige og private aktører. Målet er å utnytte ressurser effektivt, sikre trygg og stabil drift, og utvikle luftfarten som en del av et bærekraftig transportsystem. Strategiske partnerskap er avgjørende for at Avinor skal være en pådriver i klima- og bærekraftsarbeidet.

Norsk luftfart, med Avinor i front, har lenge vært ledende internasjonalt i innfasingen av bærekraftig flydrivstoff. Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsfly styrker kunnskapsutvikling, støtter innfasing av ny teknologi og bidra til nødvendig skalering. Relevante forsknings- og kompetansemiljøer vil involveres i dette arbeidet. Avinor har også deltatt i flere FoU-prosjekter som støtter utviklingen av norsk produksjon av bærekraftig flydrivstoff.

I 2024 ble Avinor medlem av **Alliance for Zero Emission Aviation (AZEA)**, initiert av Europakommisjonen. Alliansen samler nærmere 200 globale aktører innen lav- og nullutslippsluftfart. Avinor deltar i relevante arbeidspakker.

Avinor deltar også i nettverk ved NTNU og har vært aktiv i EUs FoU-program **SESAR** siden 2009. Partnerskap som **iTEC-alliansen** gir tilgang til ledende kunnskaps- og utviklingsmiljøer innen flysikring og lufthavndrift.

Avinor er med i **Transport 2050** som oppfølging av NTP 2025–2036. Formålet er å styrke kunnskapen om hvordan transportsystemet bør utvikles, og hvordan sektoren påvirkes av sjokk og endrede rammebetingelser. Avinor deltar på forskningssentrene innenfor områdene metode- og modellutvikling (**TRANSPLAN**) og planlegging av et transportsystem med strengere rammer for natur, miljø og arealbruk (**TRACE**).

2.4.1. Internasjonale rammevilkår og utvikling gjennom internasjonalt samarbeid

I luftfart skjer utviklingen av rammevilkår i stor grad gjennom internasjonale institusjoner, bransjeorganisasjoner og internasjonalt samarbeid. Avinor arbeider kontinuerlig med å sikre god innsikt i og forståelse for de drivkreftene og trendene som påvirker luftfarten. Gjennom internasjonalt engasjement og samarbeid ønsker Avinor å sikre både konsernets interesser og posisjon, og, så langt det er mulig, ivareta norske luftfartsinteresser i nært samarbeid med Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet og bransjen.

Rammevilkår for europeisk luftfart utvikles og besluttes i all vesentlighet i EU og gjennomføres i norsk rett gjennom EØS-avtalen. Avinor legger derfor stor vekt på medlemskap og aktiv deltagelse i bransjeorganisasjonene Airports Council International Europe (ACI EUROPE) på lufthavnområdet og Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) på flysikringsområdet. Begge interesseorganisasjonene følger utviklingen i EU tett. Avinors konsernsjef ble i 2025 gjenvalgt for tre nye år som styremedlem i ACI EUROPE og Avinor deltar aktivt i en rekke komiteer og arbeidsgrupper under disse organisasjonene.

EUROCONTROL (Den europeiske organisasjon for luftfartssikkerhet) hvor Norge er medlem, spiller en svært viktig rolle både som tjenesteyter og som støttespiller for EUs utviklingsprogrammer for modernisering og digitalisering av europeisk luftrom gjennom Single European Sky ATM Research (SESAR). Avinor samarbeider tett med EUROCONTROL innenfor luftromstyring og i tilknytning til en rekke utviklingsprosjekter. Utviklingen i ICAO følges også tett. På alle disse områdene samarbeider Avinor tett med Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet for å sikre norsk luftfarts interesser. Konsernets kontakt mot aktørene i norsk luftfart, finansmarkedet, leverandørindustrien og relevante offentlige og private organisasjoner og næringslivet nasjonalt og internasjonalt svært viktige kilder.





3. Året 2025

Avinorkonsernet har i 2025 oppnådd forbedring i driftsresultatet, drevet av økte lufthavnavgifter, passasjervekst, høyere kommersielle inntekter og kostnadskontroll. Driftsresultatet økte til 2,8 milliarder kroner, opp fra 1,1 milliarder i 2024.

Dialog med eier som har gått over de siste årene har i 2025 resultert i justerte og mer stabile rammevilkår, blant annet gjennom endringer i avgiftsstrukturen, som styrker grunnlaget for videre økonomisk bærekraft.

Passasjertrafikken økte med om lag 3,3 prosent, og flyselskapene rapporterte om høyere fyllingsgrader, noe som bidro positivt både økonomisk og miljømessig.

2025 har vært preget av høy investeringsaktivitet, blant annet bygging av to nye flyplasser, videreutvikling av Tromsø og Evenes lufthavner, samt omfattende modernisering av systemer innen flysikring og teknologi.

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

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



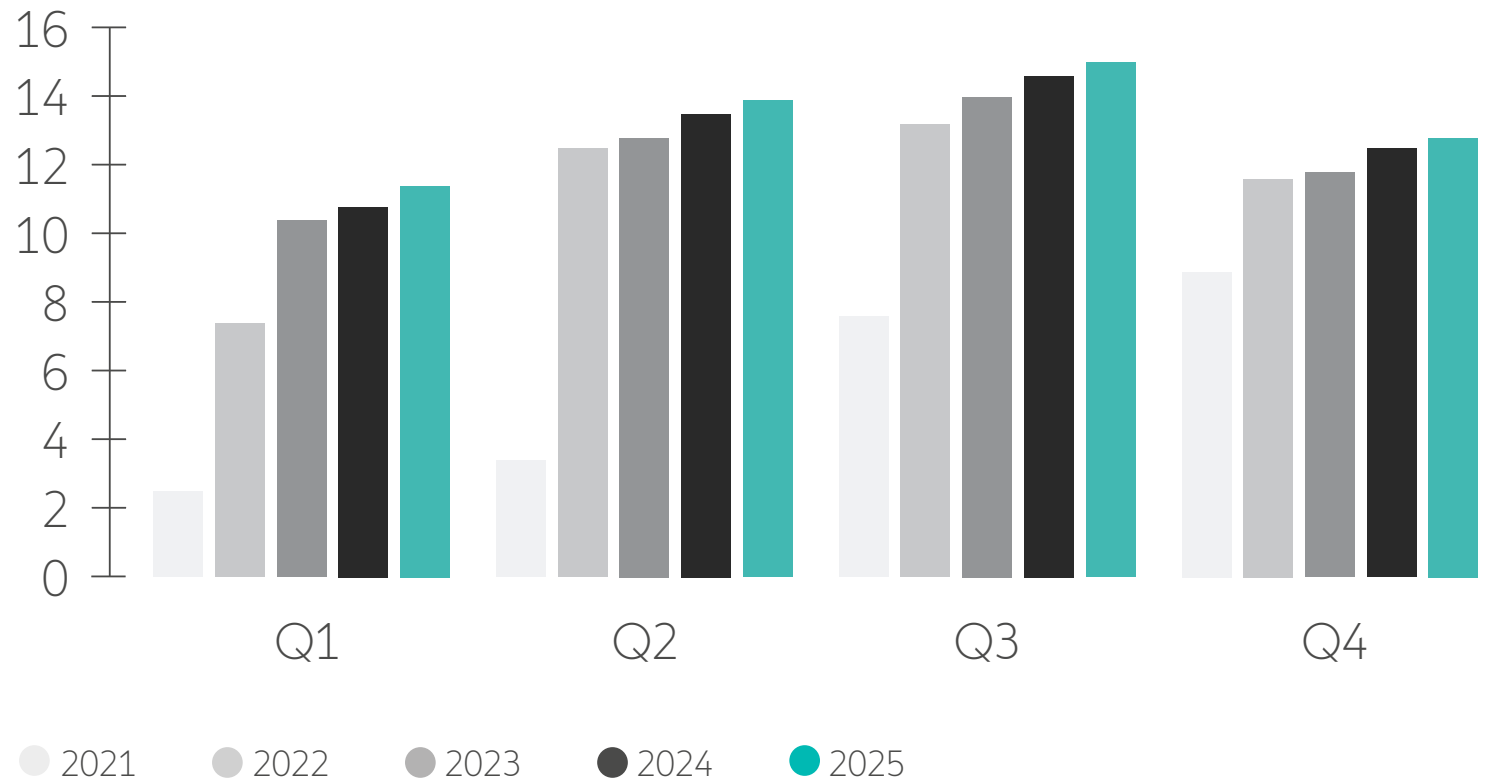
3.1 Trafikkutvikling 2025

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

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

Følgende tabell viser kvartalsvis utvikling i antall passasjerer fra 2021:

Passasjerer (antall i millioner)



Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

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

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

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

Basert på innmeldinger fra flyselskapene forventes en kapasitetsøkning på 3 prosent i 2026 sammenlignet med 2025. For utlandstrafikk forventes en kapasitetsøkning på 6,9 mens for innland forventes en kapasitetsøkning på 0,6 prosent. Det er usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen grunnet den geopolitiske situasjonen.



3.2 Måloppnåelse 2025

Avinor har vedtatt en konsernstrategi for å sikre at samfunnsoppdraget løses på en sikker, stabil og kostnadseffektiv måte med en risikobasert tilnærming i tråd med sektorpolitiske målsetninger. Den har en tidshorisont mot 2030 og målsetningen er å styrke og tydeliggjøre viktige dimensjoner i arbeidet mot en fossilfri luftfart i 2050. Avinors strategi er beskrevet i kapittel 2.2.

Nedenfor er konsernets sentrale måloppnåelse omtalt.

3.2.1. Sikker og stabil drift

Avinorkonsernet har en målsetning om sikker og stabil drift. Punktlighet, regularitet, alvorlige luftfartshendelser og luftfartsulykker benyttes som måleparametere.

Sikker drift

Luftfartshendelser og luftfartsulykker benyttes som måleparametere for sikker drift.

I 2025 har det vært null luftfartshendelser og luftfartsulykker hvor Avinor har vært medvirkende part. I 2024 ble det konkludert på at det forekom en alvorlig luftfartshendelse hvor Avinor var medvirkende part, da et fly i februar 2024 traff et snødepot.

Stabil drift

Avinorkonsernet benytter punktlighet og regularitet som måleparametere på stabil drift. Målsetningene er punktlighet og regularitet på henholdsvis 88 og 98 prosent.

I 2025 oppnådde konsernet en punktlighet på 86 prosent og en regularitet på 98 prosent. Regulariteten er på samme nivå som i 2024, mens punktligheten har økt med 2 prosentpoeng fra 84 prosent i 2024.

3.2.2. Kostnadseffektiv drift

Staten, gjennom Samferdselsdepartementet, som eier av Avinor har en forventning om at virksomheten skal drives mest mulig kostnadseffektivt innenfor de sektorpolitiske rammene. Avkastning på investert kapital benyttes som måleparameter.

Mål om effektiv drift er operasjonalisert som høyest mulig avkastning på investert kapital med et avkastningsmål på 6,2 prosent. Avinor har siden utbruddet av koronapandemien i mars 2020 vært i en krevende økonomisk situasjon. Redusert trafikkvolum og underregulerte trafikkavgifter har medført at avkastningskravet ikke har blitt oppnådd i etterfølgende perioder. Avinor har de senere årene vært i tett

dialog med staten om tiltak for å sikre finansielt bærekraftige rammebetingelser, som har resultert i beslutning om realøkninger i lufthavninntektene i 2025 og 2026.

Avkastning på investert kapital for 2025 endte på 5,5 prosent, en forbedring fra 3,3 prosent i 2024, men fortsatt lavere enn eiers krav. Med fortsatt realøkning i avgiftene for 2026 og Avinorkonsernets gjeldende inntjeningsprognoser, er det forventet at konsernet fra og med 2027 kan oppnå en avkastning på investert kapital i tråd med eiers krav.

3.2.3. Bærekraftig drift

Avinorkonsernet har forpliktet seg til ambisiøse og vitenskapsbaserte klimamål som er validert av Science Based Target initiative (SBTi) høsten 2024. Konsernets miljøpolicy og klimamål er nærmere beskrevet i kapitlene 4.2.2 Miljøpolicy og 4.2.3 Klimaendringer. Målsetningene er oppsummert i nedenstående tabell:

Målsetning	Målår			Resultat
	2028	2030	2050	2025
71 prosent av de som er ansvarlige for utslippene knyttet til bruk av solgte produkter (scope 3), har satt vitenskapsbaserte mål	71%	N/A	N/A	8%
Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent (basisår 2022)	N/A	-42%	N/A	27%
Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent (basisår 2022)	N/A	N/A	-90%	-8%



Bærekraftsrapporten beskriver hvordan Avinor jobber med å skape verdi, både på kort og lang sikt for våre kunder, eiere, ansatte, leverandører og samfunnet generelt, og hvordan bærekraft er integrert i selskapets drift.

4. Bærekraftsrapport

Generelle opplysninger

4.1 Generelle opplysninger (ESRS 2)

4.1.1 Grunnlag for utarbeiding (BP)

BP-1 Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter

Avinors bærekraftsrapport for 2025 utarbeidet i samsvar med kravene i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) og European Sustainability Reporting Standards (ESRS) etter regnskapsloven §§ 2-3 og 2-4. Årsberetningen, der dette kreves, er utarbeidet i samsvar med standarder for bærekraftsrapportering som er fastsatt i medhold av regnskapsloven § 2-3 og i samsvar med regler fastsatt i medhold av taksonomiforordningen artikkel 8 nr. 4. En oversikt over hvor de ulike kravene er oppfylt fremkommer i Tabell IRO-2.1.

Rapporten inkluderer informasjon om vesentlige bærekraftstemaer som er relevante for Avinors virksomhet, samt informasjon som er vesentlig for interessenter og påvirker selskapets evne til å skape langsiktig verdi. Videre dekker rapporten alle vesentlige aspekter av Avinors bærekraftsprestasjoner, inkludert både positive og negative påvirkninger, og er strukturert basert på Avinors tolkning av kravene i ESRS 1 og 2.

Med mindre annet er spesifisert, omfatter bærekraftsrapporten hele konsernet og favner de samme virksomhetene som finansregnskapet. Rapporten dekker egen virksomhet samt oppstrøms og nedstrøms verdikjede. Avinor har i forbindelse med arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse og identifiseringen av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter gjennomført en analyse av selskapets verdikjedeaktiviteter. Disse er beskrevet nærmere i avsnitt 4.1.3 Strategi (SBM). Omfanget av hvorvidt Avinors policyer, retningslinjer, mål og måleparametere dekker aktiviteter og aktører i hele verdikjeden er beskrevet nærmere i de emnespesifikke kapitlene.

Informasjon om cybersikkerhet, security og safety, samfunnssikkerhet og beredskap kan være av sensitiv karakter. Avinor kan derfor ikke rapportere på enkelte detaljer, indikatorer og målsetninger knyttet til disse temaene i tråd med ESRS 1, seksjon 7.7. Der informasjon er utelatt er dette spesifisert.

BP-2 Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter

Avinors rapportering av kort (< 1 år), medium (1-5 år) og lang sikt (>5 år) er generelt i tråd med kravene i henhold til ESRS. I arbeidet med identifisering av klimarisiko og naturreisiko i henhold til metodene i henholdsvis TCFD og TNFD, er det benyttet tidshorisontene 2030 og 2050.

Dersom definisjoner avviker fra ESRS, eller det er benyttet forutsetninger, er dette angitt. Størstedelen av dataene og informasjonen i denne rapporten bygger på faktiske tall fra konsernet og verdikjeden. Der hvor faktiske data ikke var tilgjengelige er beste estimat anvendt og spesifisert.

Ved utarbeidelse av bærekraftsrapporten er det spesielt utfordrende å beregne klimagassutslipp i verdikjeden (scope 3) og mengde PFAS i forurenset grunn. For en detaljert beskrivelse av rapporteringsprinsippet for beregning av scope 3-utslipp og mengde PFAS, se kapittel 4.2.1 E1 – Klimaendringer og 4.2.4 E2 – Forurensning.

Endringer i utarbeiding og presentasjon av bærekraftsopplysninger

Omarbeiding av sammenligningstall

Det har i forbindelse med utarbeidelse av bærekraftsrapporten for 2025 blitt foretatt enkelte omarbeidelser av sammenligningstall. Endringer i forhold til fjorårets rapportering er redegjort for enten under relevante rapporteringsprinsipper eller i avsnittet der det aktuelle nøkkeltallet presenteres. Omarbeidede tall er markert med stjerne (*), samt omtalt under.

E1 - Klimaendringer

E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor virkeområde 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp: Scope 1 og scope 3 kategori 11 inkluderer klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Disse utslippene ble presentert i en egen tabell i fjorårets rapportering.

E1-5 Energiforbruk og energimiks: I fjorårets rapportering ble energimiksen ved Oslo lufthavn angitt som en kombinasjon av fleksibel elektrisitet og fossil energi. Fjernvarmen ved Oslo lufthavn er basert utelukkende på fornybar energi. Tallene for 2024 er omarbeidet i tråd med dette. Videre er omregningsfaktoren for liter parafin til kWh korrigert og sammenligningstall er omarbeidet tilsvarende.

E4 - Biodiversitet og økosystemer

E4-5.1 Antall og areal av steder som eies, leases eller forvaltes i eller i nærheten av verneområder eller viktige områder for naturmangfold som Avinor påvirker negativt: Sammenligningstall for areal i dekar i naturvernområder som påvirkes negativt av PFAS er omarbeidet etter forbedringer i GIS-sammenstilling av nasjonale databaser for naturvernområder, Avinors arealer og influensområdet.

E4-5.2 Arealbruk og arealbruksendringer: Sammenligningstall knyttet til arealbruk og arealbruksendringer er omarbeidet som følge av inkludering av nytt areal ved Bodø lufthavn som Avinor overtok 1. januar 2024. I tillegg har forbedret GIS-sammenstilling av nasjonale databaser for naturvernområder og Avinors arealer gitt et mer presist datagrunnlag.

E5 - Ressursbruk og sirkulærøkonomi

E5-4 Inngående ressurser: Sammenligningstall for gjenvinning er omarbeidet. Rapportering av faktisk forbruk og gjenvinningsgrad for 2025 viser at det ikke benyttes gjenvunnet asfalt i Avinors prosjekter. Basert på denne informasjonen vurderes dette også å ha vært tilfellet i 2024 og sammenligningstallene er derfor omarbeidet tilsvarende.

E5-5 Utgående ressurser: Deponering av masser fra utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana er inkludert i samlet rapportering. Dette ble presentert i en egen tabell i fjorårets rapportering.

4.1.2 Styring (GOV)

GOV-1 Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle

Styrets sammensetning og mangfold

Styret i Avinor består per 31.12.2025 av åtte medlemmer. Fem av styrets medlemmer er valgt av generalforsamling og tre medlemmer er ansattvalgte fra Avinorkonsernets ansatte. Det er ikke varamedlemmer for de aksjonærvalgte styremedlemmene.

Styret består av 37 prosent kvinner og 63 prosent menn. Styret legger årlig en plan for eget arbeid, inkludert kompetanseutvikling, og foretar årlig egenevaluering. Bærekraftskompetanse inngår i dette. Ytterligere informasjon om styret og ledergruppe, samt tilhørende instruks, fremgår av CV-ene som er presentert i kapittel 1.4 i års- og bærekraftsrapporten.

Tabell GOV-1.1 Sammensetning og mangfold i styret og ledelsen

Styrets sammensetning	Målenhet	2025	2024
Styremedlemmer totalt	Antall	8	8
Styremedlemmer med ledelsesansvar	Antall	0	0
Styremedlemmer uten ledelsesansvar	Antall	8	8
Representasjon av ansatte og andre arbeidstakere i styret	Antall	3	3
Kjønnsfordeling i styret (menn/kvinner)	Prosent	63/37	50/50
Uavhengige styremedlemmer	Prosent	100	100

Konsernledelsens sammensetning	Målenhet	2025	2024
Personer i konsernledelsen med ledelsesansvar	Antall	10	10
Personer i konsernledelsen uten ledelsesansvar	Antall	0	0
Kjønnsfordeling i konsernledelsen (menn/kvinner)	Prosent	80/20	80/20

Roller og ansvarsområder til administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer

Styret

Styret i Avinor skal sikre overholdelse av aksjelovens krav om forvaltning og tilsyn. Vedtektene spesifiserer at styret skal sikre tilfredsstillende systemer for internkontroll av selskapets aktiviteter, samt regelmessig gjennomføring av risikoanalyser med tilhørende forebyggende tiltak og beredskapstiltak. Videre skal styret sørge for at selskapet utøver samfunnsansvar, hvilket innebærer at styret har det overordnede ansvaret for overvåkning og tilsyn av påvirkninger, risikoer og muligheter. Styrets oppgaver er beskrevet i en egen instruks som revideres årlig og justeres ved endringer i relevant regelverk. Styret fastsetter årlig en plan for sitt arbeid, med hovedvekt på mål, strategi og implementering. Styret har også ansvaret for ansettelse av konsernsjef.

Styret har etablert to underutvalg: (1) Revisjonsutvalget (RU) og (2) HR, kompensasjons- og HMS-utvalget (HKH).

Revisjonsutvalg

Revisjonsutvalget er etablert av styret. Utvalget fungerer som et saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, internkontroll og samlet risikostyring. I tillegg har utvalget ansvaret for bærekraftsrapporteringen og tilhørende vurderinger av påvirkninger, risikoer og muligheter.

HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg
HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget er et saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Konsernledelsen
Konsernet har en ledergruppe bestående av konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner, samt daglig leder for det største datterselskapet, Avinor Flysikring AS. Konsernsjefen ansettes av styret og har ansvar og oppgaver som er nedfelt i en instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved behov.

Konsernledelsen er involvert i vurderingen av identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter (PRMer) gjennom møter mellom konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring og konsernregnskapsfunksjonen (CFO). Se nærmere beskrivelse av prosessen for å identifisere PRMer i kapittel 4.1.4 IRO-1.

Konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring (CFO) har ansvaret for avleggelsen av både den finansielle og ikke-finansielle rapporteringen, mens det operative ansvaret for rapporteringen er tillagt konsernregnskapsfunksjonen.

Konserndirektørene har det operasjonelle ansvaret for å følge opp bærekraftsmål og tiltak innen sine respektive forretningsfunksjoner. Disse funksjonene inkluderer bærekraft, HR, compliance, finans, innkjøp, teknologi, sikkerhet og trafikkutvikling, som alle spiller en vesentlig rolle i Avinors operasjonelle ansvarsområder og bidrar med informasjon til konsernets bærekraftsrapportering.

Tilsyn med påvirkninger, risikoer og muligheter (PRMer)
Håndteringen av eksisterende påvirkninger, risikoer og muligheter følger Avinors vedtatte strategier og policyer, samt prosesser for strategisk virksomhetsstyring og strategisk risikostyring. I tilfeller der PRMer mangler vedtatte strategier eller policyer for håndtering vil dette beskrives i de emnespesifikke kapitlene. Det operasjonelle ansvaret for oppfølging av relevante strategier og policyer, samt tilhørende internkontroller, ligger hos de tilhørende forretningsfunksjonene, som igjen oppdaterer konsernledelsen i kvartalsvise virksomhetsgjennomganger.

Avinor arbeider metodisk med å etablere og følge opp bærekraftsmål og disse er en del av Avinors fastlagte prosess for strategisk virksomhetsstyring og risikostyring. Ansvarlige forretningsområder utvikler relevante mål basert på identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter. Konsernledelsen vurderer målene, som igjen blir endelig besluttet av styret. Oppfølgingen av målene skjer deretter gjennom kvartalsvise virksomhetsgjennomganger.

Administrasjonens, ledelsens- og kontrollorganenes kompetanse og ekspertise til å føre tilsyn med bærekraftsforhold
Styret gjør en årlig evaluering av hvorvidt styret selv, og konsernledelsen, innehar kompetansen og erfaringen nødvendig for å føre tilsyn med rapportering, herunder bærekraftsforhold. Ved å legge til rette for tilgang til bærekraftsrelatert kompetanse for administrative, ledende og kontrollerende organer, støtter Avinor oppfølgingen og oppnåelsen av sine bærekraftsmål, herunder håndtering av risiko, adressering av vesentlige påvirkninger og identifisering av muligheter. Styret gikk i 2024 gjennom kurs i bærekraft i regi av eksterne fagekspertes. I tillegg har revisjonsutvalget hatt flere temagjennomganger om bærekraft i løpet av 2025. Presentasjon av styret og konsernledelsen fremgår av kapittel 1.4.1 i års- og bærekraftsrapporten.

G1 GOV-1 Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle i forbindelse med god forretningsskikk
Styret og konsernsjefen har det øverste ansvaret for forretningsetikk og samfunnsansvar i Avinor. Alle ledere skal være gode rollemodeller, forebygge misligheter, og sikre etterlevelse av konsernets policyer og retningslinjer. Dette inkluderer å fremme en åpen kultur der medarbeidere kan melde fra om kritikkverdige forhold, samt å gjennomføre risiko- og aktsomhetsvurderinger for å sikre sosial bærekraft. Dette fremkommer av Avinors policy for etikk, samfunnsansvar og mangfold, som er videre omtalt i kapittel 4.3.1.

GOV-2 Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftsforhold som behandles av disse organene
Bærekraftsrapportering

I løpet av rapporteringsåret ble styret og revisjonsutvalget jevnlig oppdatert om bærekraftsrapportering av Avinors administrasjon. De fikk informasjon om faktiske og potensielle endringer i rapporteringskravene som følge av Omnibus (EUs forslag til forenklinger for rapportering), samt konsekvenser av dette. Administrasjonen har løpende informert revisjonsutvalget om status på rapporteringen og attestasjon av denne, i tillegg til fokusområder for årets rapporteringer og arbeidet fremover. Utover dette har årets metode for oppdatering av aktsomhetsvurderinger og dobbelt vesentlighetsanalyse blitt gjennomgått i egne møter med revisjonsutvalget, og de oppdaterte PRMene er gjennomgått med konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring.

Operasjonell bærekraft
PRMer som er dekket av Avinors strategier, policyer eller virksomhets- eller risikostyring blir gjennomgått kvartalsvis med konsernledelsen, revisjons- og risikostyringsutvalget og/eller styret, avhengig av område.

Enkelte identifiserte PRMer er ikke direkte omfattet av eksisterende strategier, policyer eller risikostyringsrutiner. Avinor jobber kontinuerlig med behovet for spesifikke strategier og tiltaksplaner for å håndtere disse PRMene, og der det anses hensiktsmessig vil disse bli integrert i Avinors etablerte virksomhet- og risikostyringsrutiner. I tilfeller der PRMen ikke er håndtert i strategi, policy eller risikostyring, omtales dette nærmere i de aktuelle emnespesifikke standardene.

En oversikt over de vesentligste PRM-ene som er behandlet i rapporteringsåret fremgår av SBM-3.

GOV-3 Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger

I tråd med gjeldende praksis for statlig eide selskaper, og etter instruks fra eier, har Avinor ingen insentiv- eller bonusordninger. Dette gjelder også for bærekraftsrelaterte områder. Det henvises for øvrig til redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse for opplysninger om lønn og godtgjørelse til Avinors øverste ledelse og styremedlemmer.

GOV-4 Erklæring om aktsomhetsvurdering

Avinor jobber systematisk med aktsomhetsvurderinger for å sikre bærekraftig økonomi og forretningspraksis i hele virksomheten. Dette innebærer å respektere mennesker, samfunn og miljø, og er en forutsetning for bærekraftig utvikling.

Aktsomhetsvurderinger hos Avinor har en risikobasert tilnærming som fokuserer på å identifisere, vurdere og håndtere risikoer knyttet til menneskerettigheter, arbeidsforhold, samfunn og miljø i både egen virksomhet og verdikjeden.

Tabell GOV 4.1

Tabellen viser en oversikt over hvordan Avinor anvender føringene i OECDs retningslinjer for aktsomhetsvurderinger og hvor i rapporten denne informasjonen er beskrevet.

Steg i aktsomhetsvurdering	Referanse i bærekraftsrapport
1. Innarbeiding av aktsomhetsvurdering i styring, strategi og forretningsmodell	ESRS 2 GOV-2
	ESRS 2 GOV-3
	ESRS 2, SBM-3
	S1.SBM-3
	S2.SBM-3
	S3.SBM-3
	G1.GOV-1
2. Samarbeid med berørte interessenter i alle viktige trinn i aktsomhetsvurderingen	ESRS 2 SBM-2
	ESRS 2 SBM-3
	E1-2
	E2-1
	E4-2
	E5-1
	G1-1
	S1-1
	S1-2
	S1-3
	S2-2
	S3-2
	S4-1

Steg i aktsomhetsvurdering	Referanse i bærekraftsrapport
3. Identifisering og vurdering av negative påvirkninger	ESRS 2 IRO-1
	ESRS 2 SBM-3
	E1.SBM-3
	E4.SBM-3
	S1.SBM-3
	S2.SBM-3
	S3.SBM-3
4. Iverksetting av tiltak for å håndtere disse negative påvirkningene	E1.IRO-1
	E2.IRO-1
	E4.IRO-1
	E5.IRO-1
	E1-3
	E2-2
	E4-3
	E5-2
	S1-4
	S2-4
	S3-4
	S4-4
	G1-1

GOV-5 Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering

Avinors risikostyring og internkontroll av bærekraftsrapporteringen inkluderer identifisering, vurdering og håndtering av iboende vesentlige risikoer for feilinformasjon. Feilinformasjon kan blant annet oppstå som følge av potensiell menneskelig feil eller ufullstendige data, og kan påvirke nøyaktigheten av bærekraftsrapporteringen.

Nøkkelkomponenter knyttet spesifikt til bærekraftsrapportering inkluderer:

Gjennom 2025 har Avinor kontinuerlig forbedret bærekraftsrapporteringsprosessen ved blant annet å styrke den formelle internkontrollen i tråd med:

- 1. Risikoidentifisering og risikovurdering: systematisk identifisering, vurdering og kontinuerlig evaluering av potensielle risikoer som kan føre til unøyaktigheter, utelatelser eller feil i bærekraftsrapporteringen.
- 2. Kontrollaktiviteter: implementering av kontroller for å sikre datanøyaktighet, fullstendighet og etterlevelse av eksterne rapporteringsstandarder og interne dokumenter.
- 3. Informasjon og kommunikasjon: effektive kommunikasjonskanaler for å sikre at relevant informasjon formidles på tvers av organisasjonen.
- 4. Overvåking: regelmessige gjennomganger for å vurdere effektiviteten av kontrollene og identifisere forbedringsområder.

Ytterligere forbedring av internkontrollregimet er en kontinuerlig forbedringsprosess som vil fortsette i kommende rapporteringsperioder. For å prioritere hvilke områder som skal vurderes først i henhold til nøkkelkomponentene over, har Avinor utført en risikovurdering av rapporteringsområder og prioritert oppfølgingen deretter.

Tilnærming til risikovurdering og prioriteringsmetodikk

Avinors tilnærming til risikovurdering i bærekraftsrapporteringen innebærer en systematisk evaluering av potensielle risikoer for feil, enten i den kvalitative eller kvantitative informasjonen. Risikoer blir evaluert basert på sannsynlighet for feil og konsekvensen av eventuelle feil, som igjen gir grunnlag for å kategorisere risikoen for feil som enten lav, medium eller høy. Dette gjør det mulig å prioritere de områdene i bærekraftsrapporteringsprosessen med høy risiko.

Hovedrisikoer identifisert og tiltak for å redusere dem

Bærekraftsrapporteringsprosessen innebærer flere risikoer, inkludert ufullstendighet, unøyaktige data, presentasjon av opplysninger og manglende etterlevelse av regelverk. For å redusere disse identifiserte risikoene anvendes interne kontroller i rapporteringsstrømmene og et strukturert rammeverk er etablert for å støtte pålitelighet og nøyaktighet i rapporterte data. En nøkkelkomponent i dette rammeverket er dataverifisering, som inkluderer avstemming av data med kildedokumentasjon og analyse av vesentlige endringer fra tidligere år.

For å sikre etterlevelse av regulatoriske krav overvåkes lover og standarder for å fange opp relevante endringer for Avinors bærekraftsrapportering.

Integrering av funn fra risikovurdering og internkontroll i interne funksjoner og prosesser

Erfaringer fra risikovurdering og internkontroll vurderes kontinuerlig, og oppdateringer i styringsdokumenter gjøres ved behov.

Periodisk rapportering til administrative, ledelses- og tilsynsorganer

Revisjonsutvalget har blitt oppdatert på risikostyring og internkontroll knyttet til bærekraftsrapportering i faste møter med administrasjonen.

4.1.3 Strategi (SBM)

SBM-1 Strategi, forretningsmodell og verdikjede

Forretningsmodell og verdikjede

Avinors visjon er å binde Norge sammen, og Norge sammen med verden, gjennom bærekraftig, sikker og effektiv luftfart. Avinor skal oppfylle visjonen gjennom samfunnsoppdraget som er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Avinor utfører også flere samfunnspålagte oppgaver av stor betydning for blant annet helse- og forsvarssektoren.

Avinor er selvfinansiert gjennom de to hovedinntektskildene trafikkinntekter (regulerte luftfartsavgifter) og kommersielle inntekter (hovedsakelig tjenestekonsesjonsinntekter) fra aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Begge disse inntektskategoriene påvirkes av trafikkvolumene (antall flybevegelser og antall passasjerer). De regulerte trafikkinntektene utgjør ca. halvparten av Avinors samlede inntekter. Det legges til grunn en samfinansieringsordning mellom lufthavnene, som innebærer at ulønnsomme lufthavner finansieres gjennom overskudd fra de lønnsomme lufthavnene, i særlig grad fra Oslo lufthavn. Denne finansieringsmodellen betegnes som Avinor-modellen. Selskapets inntektsgrunnlag er avgjørende for en bærekraftig finansiering av samfunnsoppdraget.

Avinors trafikkinntekter fra lufthavn- og flysikringsvirksomheten betales av flyselskapene. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste for Avinors lufthavnvirksomhet.

Konsernets kommersielle inntekter består i hovedsak av omsetningsbaserte husleieinntekter fra leietakere (tjenestekonsesjonskontrakter) som tilbyr kommersielle tjenester som tax-free-handel, annen varehandel, parkering, servering,

reklame, flydrivstoff, bakketjenester og hotelldrift på Avinors arealer. Muligheten til å drive kommersiell virksomhet på lufthavnene er, med noen få unntak, konkurranseutsatt.

Oslo lufthavn spiller en viktig rolle som nasjonalt knutepunkt og står for en vesentlig andel av Norges totale flytrafikk og internasjonal flytrafikk. Lufthavnen er Avinors største inntektskilde og tilstrekkelig lønnsomhet her er en forutsetning for at Avinor-modellen er økonomisk bærekraftig.

Avinors verdikjede oppstrøms inkluderer nøkkelressurser, entreprenører i forbindelse med bygging av infrastruktur, tjenester knyttet til lufthavnsoperasjon som bakketjenester, innsjekk og bagasjehåndtering, og sikkerhetstjenester, samt drifts- og servicetjenester relatert til Avinors bygg og avfallshåndtering. Verdikjeden nedstrøms omfatter hovedsakelig flytrafikk, kommersielle tilbud på flyplassene, tilbringertjenester, parkering og hoteller.

Nøkkelressurser og forsyningskjede

For å levere sine tjenester er Avinor avhengig av nøkkelressursene fysisk infrastruktur, kompetente medarbeidere, avanserte IT-systemer og samarbeid med flyselskaper, leverandører og myndigheter:

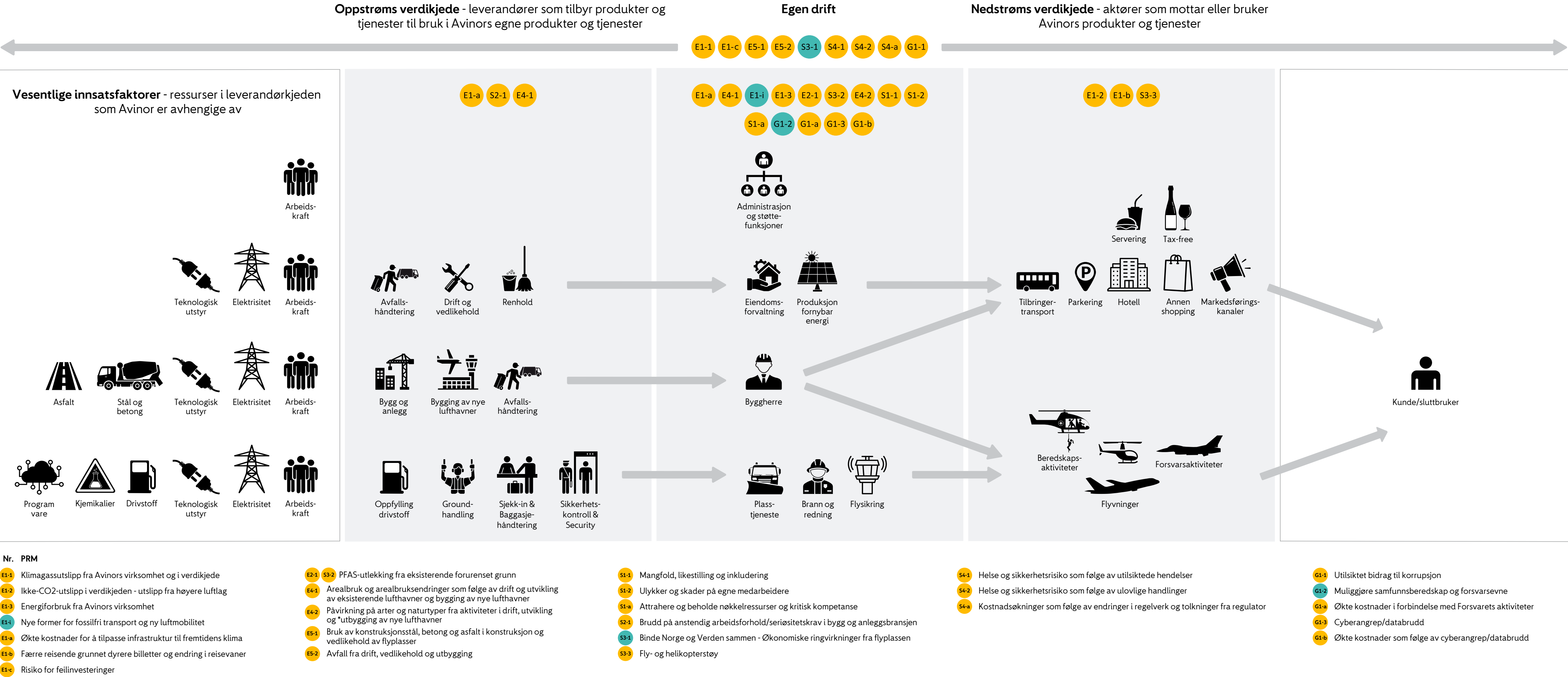
- Infrastruktur: Rullebaner, terminaler, flykontrolltårn- og sentraler, og logistikkentre utgjør grunnlaget for Avinors drift.
- Teknologi og digitalisering: Avanserte lufttrafikkstyringssystemer, fjernstyring, automatisering, sensorteknologi, dataplattformer og systemer for å håndtere cyber -og informasjonssikkerhet er viktige komponenter for å drifte sikkert, stabilt og effektivt, samt støtte innsiktsdrevne beslutninger.
- Samarbeid og forsyningskjede: Avinor jobber tett med og er avhengig av flyselskaper, drivstoffleverandører, entreprenører og teknologipartnere for å sikre høy kvalitet og bærekraftig utvikling.

Sikring av infrastruktur innebærer større bygg- og anleggsprosjekter hvor Avinor er byggherre, drift av infrastruktur i form av eiendomsforvaltning og cybersikring.

Avinor sikrer nøkkelressursene over gjennom forretningsforhold i forsyningskjeden og i egen drift, som spenner fra egen arbeidsstyrke til entreprenører. Utvikling og sikring av innsatsfaktorene skjer hovedsakelig gjennom kontinuerlige forbedringstiltak, formelle kontraktavtaler og risikoreduserende rammeverk, med hensyn til eventuell driftsforstyrrelse.



Figur SBM-1.1 - Avinors verdikjede



Antall ansatte i Avinor konsernet

Tabell SBM 1.1 Ansatte etter geografisk område

	Målenhet	2025	2024
Norge	Antall	3 392	3 297

Inntekter knyttet til salg av drivstoff

En mindre andel av Avinors inntekter er knyttet til salg av drivstoff til luftfartsindustrien. Avinor har ingen inntekter knyttet til taksonomiforenlige økonomiske aktiviteter i forbindelse med fossil gass i henhold til artikkel 8 nr. 7 bokstav a) i delegert kommisjonsforordning 2021/2178.

Tabell SBM 1.2 Inntekt fra salg av drivstoff (Beløp i MNOK)

Beskrivelse	2025	2024
Inntekt fra salg av drivstoff	31	33

Bærekraft integrert i strategi og mål

For å sikre at Avinor oppfyller sitt samfunnsoppdrag, har selskapet utarbeidet strategien «Avinor mot 2030». Fundamentet for Avinors strategi mot 2030 er sikker, stabil og kostnadseffektiv drift med en risikobasert tilnærming. Strategien er utformet innen rammene av selskapets visjon, samfunnsoppdraget og de sektorpolitiske målsetningene.

De strategiske prioriteringene innen bærekraft, inkludert i konsernstrategien «Avinor mot 2030», er formulert gjennom de sentrale pilarene «aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart» og «utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter». Implementeringen av disse målene støttes av de to strategiske muliggjørerne «være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon», samt «teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart». Konsernets arbeid for miljøvennlig drift ivaretas gjennom å drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming.

«Aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart»

Widerøe, SAS, Norwegian, NHO Luftfart, LO og Avinor satte i 2020 i fellesskap en ambisjon om at norsk luftfart skal være fossilfri

innen 2050. Bransjen er imidlertid fortsatt langt unna måloppnåelse og det vil kreve mye av alle aktørene i luftfarten, samt tilstrekkelige rammebetingelser i årene som kommer, for å nå ambisjonen om fossilfri luftfart. Som en pådriver og tilrettelegger skal Avinor bidra til å omstille bransjen, både på bakken og i luften. Avinor har satt vitenskapsbaserte mål for reduserte klimagassutslipp, dette innebærer både å redusere utslipp fra egen drift, samt tilrettelegge for reduserte utslipp fra flytrafikken.

«Utvikle et attraktivt luftfartsnettverk og bygge inntekter»

Avinor skal gjennom samfunnsoppdraget sikre god tilgjengelighet for alle reisende og drifte selvfinansiert. Sammen med norsk reise- og næringsliv konkurrerer Avinor med lufthavner i andre land om flyselskapenes kapasitet og ruteproduksjon. Utvidelse av eksisterende ruter og etableringen av nye nasjonale, internasjonale og interkontinentale ruter er et viktig bidrag til utvikling og verdiskapning regionalt og nasjonalt. Sentralt i strategien er å tilrettelegge for flyfrakt av eksempelvis fersk sjømat til Asia og andre markeder.

«Være en attraktiv arbeidsplass og effektiv organisasjon»

Avinor er inne i et generasjons- og kompetanseskifte, og det er avgjørende for Avinor å rekruttere personer med relevant kompetanse for fremtidens drift og utvikling. Selskapet jobber kontinuerlig med å være en attraktiv arbeidsplass med større grad av mangfold og en samhandlende kultur. Gjennom rekruttering og utvikling av ledere og medarbeider, skal Avinor møte fremtidens kompetansebehov.

«Drifte sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming»

Sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming er et av konsernets langsiktige prioriteringer og styrende for all operasjonell aktivitet i konsernet. Det innebærer å opprettholde trygge og pålitelige operasjoner ved alle Avinors lufthavner og i den nasjonale flysikringstjenesten. Avinor har som mål å opprettholde høy punktlighet og regularitet i flytrafikken, samtidig som klima- og miljøhensyn ivaretas.

Bærekraftsmål

Avinors målbare, resultatorienterte og tidsbestemte bærekraftsrelaterte mål, samt hvordan disse er satt, er omtalt nærmere i de emnespesifikke kapitlene.

SBM-2 Interessenters interesser og synspunkter

Interessentvurderinger gir oversikt over aktuelle interessenter og deres forventninger til Avinor, slik at Avinor kan ta stilling til hvilke av disse som skal tas hensyn til i virksomheten. Interessentanalyser gjennomføres på ulike nivåer – fra overordnet strategisk nivå i Avinor til virksomhetsområder eller enkeltprosesser, herunder konsernets gjennomførte doble vesentlighetsanalyse. Interessentanalyser gjennomføres i forbindelse med oppdatering av planer, i henhold til sertifiseringskrav eller ved andre behov.

Avinors interessenter inkluderer individer eller grupper som blir eller potensielt kan bli påvirket av egne aktiviteter gjennom direkte eller indirekte forhold. Innspill og synspunkter fra Avinors interessenter vurderes kontinuerlig i relevante avdelinger og forretningsområder.

deres vesentlighet vurdert, bestemmes oppfølgingsstrategien. Dette kan for eksempel være å følge opp, informere, tilfredsstillere eller engasjere. I tillegg til den formelle interessentdialogen fører Avinor også kontinuerlig dialog i uformelle sammenhenger. Dette bidrar til en helhetlig kommunikasjon med alle interessenter.

Proessen for interessentdialog er definert i Avinors styringssystem og innebærer å identifisere relevante interessenter, vurdere deres innflytelse, kartlegge forventninger og krav, samt eksisterende kontakt og dialog. Etter at interessentenes krav er kartlagt og

Tabell SBM 2.1 Interessentdialog

Interessent	Interessenters interesser og formål med dialog	Format interessentdialog	For informasjon om hvordan interessenters interesser er hensyntatt, se
Regulatoriske myndigheter og politiske organer (inkludert eier)	Er opptatt av flysikkerhet, cybersikkerhet, forretningsetikk, nøkkelkompetanse hos egne medarbeidere, reduksjon av klimagassutslipp, risiko ved omstilling til grønn luftfart, sirkulærøkonomi og ressursbruk, menneskerettigheter i leverandørkjeden samt utslipp til vann og grunn, inkludert PFAS. Formålet med dialog er å sikre etterlevelse av regelverk, støtte bærekraftige løsninger og bidra til samfunnsberedskap.	Dialog skjer gjennom nasjonal transportplan, eierskapsmelding, lovkrav og pålegg. Den omfatter møter med komiteer og partigrupper, kontaktmøter, rapporter, høringsprosesser og informasjonsmøter.	- E1 Klima - E2 Forurensning - E4 Naturmangfold og økosystemer - E5 Sirkulærøkonomi - S1 Egen arbeidsstyrke - S2 Arbeidere i verdikjeden - G1 Forretningsetikk, cybersikkerhet
Bank og finans	Er opptatt av forurensning og utslipp til luft, grunn og vann, samfunnsberedskap inkludert tilrettelegging for militær og annen beredskap, økonomiske ringvirkninger ved mindre flyplasser, cybersikkerhet og nedetid ved potensielle angrep, samt økonomisk usikkerhet knyttet til luftfartens fremtid. Formålet med dialog er å sikre transparens, risikohåndtering og langsiktig bærekraft.	Dialog med bank- og finansaktører skjer gjennom møter, kapitalmarkedsmøter, års- og bærekraftsrapporter samt ESG-rating.	- E1 Klima - E2 Forurensning - S3 Økonomiske ringvirkninger - G1 Samfunnsberedskap og forsvarsevne, Cybersikkerhet
Kunder (reisende) og forretningssamarbeid	Er opptatt av økte kostnader knyttet til omstilling til grønn luftfart, trygg og sikker mobilitet, samt klimapåvirkning fra luftfart. Formålet med dialog er å sikre forutsigbarhet, trygghet og bærekraftige løsninger.	Kommunikasjon med reisende skjer gjennom bruker- og kundetilfredshetsundersøkelser, media og generelle kundenhenvendelser. Informasjon deles med reisende via Avinors hjemmeside. Samarbeid med kunder og forretningspartnere skjer blant annet gjennom møter og løpende oppfølging av relasjoner i lufthavnenes økosystem.	- E1 Klima - E2 Forurensning - S4 Security, Safety

Tabell SBM 2.1 (forts.)

Interessent	Interessenters interesser og formål med dialog	Format interessentdialog	For informasjon om hvordan interessenters interesser er hensyntatt, se
Leverandører	Ønsker tydelighet rundt Avinors forventninger til menneskerettigheter og reduksjon av klimagassutslipp. Formålet med dialog er å sikre ansvarlig praksis og bidra til bærekraftige løsninger.	Kommunikasjon med leverandører skjer gjennom møter, samarbeid og forhandlinger av kontrakter, samt løpende oppfølging av leverandørforhold.	- E1 Klima - S2 Arbeidere i verdikjeden
Interne interessenter	Opptatt av kundetilfredshet, arbeidstid, HMS og lønn – både for egne ansatte og arbeidere i verdikjeden. Formålet med dialog er å skape et godt og trygt arbeidsmiljø, fremme samarbeid og gi rom for innspill og forbedringer.	Dialog med interne interessenter skjer i hovedsak gjennom medarbeiderundersøkelser, utviklingssamtaler, arbeidsmiljøutvalg, vernetjeneste eller annen daglig dialog.	- S1 Egen arbeidsstyrke - S2 Arbeidere i verdikjeden
Lokalsamfunn	Opptatt av positive økonomiske ringvirkninger fra flyplassene, men også bekymret for støy fra fly og helikopter. Formålet med dialog er å sikre åpenhet, redusere negative effekter og styrke lokal verdiskaping.	Dialog med lokalsamfunn skjer gjennom media, høringer og informasjonsmøter. I tillegg har Avinor dedikerte informasjonskanaler på avinor.no for PFAS og støy.	- E2 Forurensning - S3 Økonomiske ringvirkninger, Fly- og helikopterstøy, PFAS-utlekking fra forurenset grunn
Miljøorganisasjoner	Er opptatt av støy fra luftfart, direkte utslipp og forurensning til luft, vann og grunn, klimagassutslipp knyttet til luftfart og bygging av nye lufthavner, satsing på elfly og bærekraftig drivstoff (SAF) for å redusere utslipp, samt inngrep i natur ved utbygging. Formålet med dialog er å sikre åpenhet, redusere miljøpåvirkning og styrke Avinors bærekraftsstrategi.	Dialog med miljøorganisasjoner skjer gjennom informasjonsmøter, felles konferanser og media. I tillegg gjennomføres det samarbeidsprosjekter for å blant annet sikre kunnskapsdeling og felles forståelse av miljøutfordringer.	- E1 Klima - E2 Forurensning - E4 Naturmangfold og økosystemer - S3 Fly- og helikopterstøy

Interessentdialog i dobbel vesentlighet

I forbindelse med den doble vesentlighetsanalysen gjennomført ved førstegangsimplementering av CSRD i 2024 ble interne og eksterne interessenter spesifikt kartlagt i henhold til forventninger etter både ESRS, ISO-standarden for miljøledelse (ISO 14001) og OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger. Interessentene ble vurdert både med hensyn til å identifisere deres forventninger og krav, deres innflytelse på Avinors beslutninger og samlet sett med hensyn til deres vesentlighet.

I årets oppdatering av DVAen ble det vurdert om det forelå indikasjon på behov for nye intervjuer spesifikt rettet mot bærekraftsforhold med identifiserte interessenter. Basert på denne vurderingen ble det foretatt ny samtale med eier, Samferdselsdepartementet.

I tråd med oppdaterte styringsdokumenter vil styrende organer og konsernledelsen informeres om resultatet av interessentdialog i forbindelse med DVAen i de tilfeller det er større endringer fra tidligere. Mindre endringer og justeringer godkjennes av konserndirektør for strategi og virksomhetsstyring (CFO).

S2 SBM-2 – Interessenters interesser og synspunkter – ansatte i verdikjeden

Avinor får innsikt fra interessenter i bygg- og anleggsverdikjeden gjennom markedsdialog med mulige leverandører ved anskaffelser, kontrakts- og prosjektoppfølgingsmøter med eksisterende leverandører, overvåkning og kontroll av kontraktkrav innen seriositet og arbeidslivskriminalitet, uavhengig LO-koordinator på byggeplass, varsler og tilbakemeldinger fra HMS-tavle på byggeplass, Avinors varslingskanal, tilstedeværelse av egne ansatte på Avinors lokasjoner, og dialog med Skatteetaten og Arbeidstilsynet.

Avinor skal ha seriøse og ansvarlige leverandører og forretningspartnere som tar ansvar for egne arbeidere og underleverandører. Krav til seriositet og ansvarlighet følges opp i kontraktdialog og gjennom seriositetskontroller. For å sikre innsikt og kunnskap fra ulike interessenter, deltar Avinor i nettverk med andre offentlige byggherrer og interesseorganisasjoner. Avinor har samarbeidsavtaler med Skatteetaten og Arbeidstilsynet for å avdekke økonomisk kriminalitet og brudd på arbeidstakerrettigheter for å ivareta arbeidernes rettigheter og interesser.

S3 SBM-2 – Interessenters interesser og synspunkter – berørte samfunn

Befolkningens perspektiver ivaretas blant annet gjennom Samferdselsdepartementet (eier) og eierskapsmeldingen, hvor regjeringen redegjør for retningen i det statlige eierskapet. Konsernsjefen har ansvar for kontakten med eier via styret, mens direktør for trafikkutvikling har operasjonelt ansvar for internasjonal ruteutvikling og kontakt med lokalsamfunnet. Avinor opprettholder også dialog med lokale interesseorganisasjoner, kommuner og aktører som for eksempel Innovasjon Norge, Fjord Norge og Visit Tromsø i oppfølging av rutenettverk og utvikling av luftfarten i Norge.

For å sikre en effektiv oppfølging av støyproblematikk jobber Avinor aktivt med både lokalsamfunn og naboer til flyplassene. Interessenters interesser og synspunkter ivaretas også gjennom lovverk som setter begrensninger og føringer på støy fra luftfarten som Avinor må etterleve.

Miljødirektoratet setter kravene til opprydding av PFAS på vegne av samfunnet. For betydelige saker utarbeides det i tillegg også egne planer for å sikre dialog med lokalsamfunnene, blant annet gjennom møter med berørte samfunn og direkte dialog med individer som er mest berørt.

Dialogene som beskrevet over hjelper Avinor å utforme og iverksette tiltak som ivaretar lokalsamfunnets interesser.

SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

En oppdatering av dobbel vesentlighetsanalyse er gjennomført i henhold til prosessen beskrevet i IRO-1. Tabell SBM 3.1 under, oppsummerer hvilke bærekraftstemaer som er identifisert som vesentlige for bærekraftsrapportering, samt grunnlaget for konklusjonen. Oversikten viser hvor i verdikjeden PRMene ligger, og knytter det til overordnet strategi og forretningsmodell. Oversikten viser også endringer i PRMer fra fjorårets rapportering som følge av den oppdaterte vesentlighetsanalysen.

At temaer ikke er identifisert som vesentlige for Avinors bærekraftsrapportering betyr ikke at det ikke finnes positive og negative påvirkninger innenfor disse som Avinor må håndtere, men at omfanget av påvirkning, kombinert med sannsynligheten for at de inntreffer, gjør at de ikke scorer like høyt som temaene som ble identifisert som vesentlige.

Tabell SBM-3.1 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorisont	Endring fra 2024
E1 Klimaendringer	Begrensning av klimaendringer	Klimagassutslipp fra Avinors virksomhet og verdikjede	Klimagassutslipp fra Avinors egen virksomhet og verdikjede har en negativ påvirkning på klimaet. I verdikjeden regnes utslippene som omfattes av Scope 3, inkludert utslipp fra flyvninger opp til 3000 fot. I tillegg tas det hensyn til utslipp fra flyvninger i høyere luftlag, selv om disse ikke inngår i GHG-regnskapet under scope 3	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	PRMen er en konsolidering og presisering av 2024 PRMer. Den omfatter nå utslipp fra hele verdikjeden, inkludert flyvninger over 3000 fot, og utbygging av nye lufthavner.
		Ikke-CO2-utslipp i verdikjeden - utslipp fra høyere luftlag	Kondensstriper og cirrusskyer, som dannes under spesifikke atmosfæriske forhold, kan øke den radiative påvirkningen og føre til kortvarig, men betydelig oppvarming. Utslipp av NOx i høyere luftlag kan stimulere dannelsen av ozon, noe som ytterligere forsterker luftfartens bidrag til global oppvarming. Høyereluftlag anses som flyvninger over 25 000 fot	FNP		Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	Ikke-CO2-utslipp er skilt ut i en egen PRM for presisjon.
		Nye former for fossilfri transport og ny luftmobilitet gjør det mulig for Avinor å utvide sine tjenestetilbud og dra nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger	Nye former for fossilfri lufttransport gir Avinor muligheten til å diversifisere egne forretningsaktiviteter. Dette kan gi nye inntektsstrømmer ettersom Avinor utvider tjenestetilbudet og drar nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger. Videre kan det styrke Avinors omdømme	M		Egen drift		Presisert
		Risiko for feilinvesteringer	Investering i hydrogen- og elektrifiseringsinfrastruktur for null- og lavutslippsfly krever betydelig kapital, langsiktig planlegging og tilstrekkelig nettkapasitet. Avinor risikerer å overinvestere i nettforbindelser og energiforbedringer som kanskje ikke blir nødvendige, eller å møte kritikk dersom infrastrukturen ikke holder tritt med fremtidige behov	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm		Presisert
		Færre reisende grunnet dyrere billetter og endring i reisevaner	Økte klimarelaterte avgifter og kostnader gir økte priser og lavere etterspørsel etter flyreiser. Passasjerers reisevaner endres, noe som resulterer i færre gjennomførte reiser og at flere reiser erstattes med andre transportformer. Dette medfører igjen et inntektsbortfall for Avinor	R		Nedstrøm		Presisert
	Energi	Energiforbruk fra Avinors virksomhet	Energiforbruket i Avinor sin virksomhet har en negativ effekt på klimaet, avhengig av energikilden. Ved bruk a fossile kilder eller andre energikilder med høy CO2-utslipp vil Avinor har en negativ effekt på klima	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
	Tilpasning til klimaendringer	Økte kostnader som følge av driftsforstyrrelser og tilpasning av drift og infrastruktur til fremtidens klima	Med endret klima og mer ekstreme værforhold stilles det høyere krav til infrastrukturen, som kan medføre betydelige kostnader for Avinor. Videre kan mer ekstreme værforhold forstyrre den ordinære driften ved flyplassene og redusere inntekter ved å hindre at fly letter og lander, samt merutgifter til eksempelvis økt bruk av avisingskjemikalier. Risiko for endrede værforhold knyttes hovedsakelig til flom, ekstrem vind, snø og regn, jordskred/ras, temperatursvingninger, stigende havnivå, erosjon og tint permafrost	R		Oppstrøm, Egen drift		Presisert

FNP = Faktisk negativ påvirkning, FPP = Faktisk positiv påvirkning, PNP = Potensiell negativ påvirkning, M = Mulighet, R = Risiko

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorisont	Endring fra 2024
E2 Forurensning	Forurensning av vann og grunn	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum ved Avinors lufthavner. Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner. PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til potensielle helse- og miljøproblemer	FNP		Egen drift	Kort, og medium sikt	
	Vann og Sanitære Forhold							
	Arealrelaterte påvirkninger							
E4 Naturmangfold og økosystemer	Arealbruksendringer	Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Arealbruk og arealbruksendringer kan føre til tap av naturmangfold, dyrkbar mark og forringelse av økosystemer	FNP		Oppstrøm, Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
	Påvirkning på arter og naturtyper	Påvirkning på arter og naturtyper fra aktiviteter i drift, utvikling av eksisterende og nye lufthavner	Påvirkningene fra Avinor sin virksomhet fra fremmede arter, klimagassutslipp, PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn, spredning av mikroplast, lysforurensning og fugl- og viltkontroll kan føre til tap av naturmangfold og forringelse av økosystemer	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
E5 Ressursbruk og Sirkulærøkonomi	Inngående ressurser	Bruk av konstruksjonsstål, betong og asfalt i konstruksjon og vedlikehold av flyplasser	Bruk av materialene konstruksjonsstål, betong og asfalt i konstruksjon, utbygging og vedlikehold av flyplasser. Utvinning og bruk av naturressurser har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	Som et resultat av oppdatert vesentlighetsvurdering per ressursgruppe faller elektronikk under vesentlighetsgrensen basert på omfangsvurdering.
	Avfall	Avfall fra drift, vedlikehold og utbygging	Avfall fra lufthavnoperasjoner har en negativ påvirkning på miljøet	FNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	
S1 Egen Arbeidsstyrke	Mangfold	Mangfold, likestilling og inkludering	Utfordringer knyttet til mangfold, likestilling og inkludering har en negativ påvirkning både på ansatte og potensielle kandidater	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
	Arbeidsmiljø	Ulykker og skader på egne medarbeidere	Negativ påvirkning på egne ansatte i form av ulykker og skader	FNP		Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
	Kompetanse	Attrahere og beholde nøkkelressurser og kritisk kompetanse	Det er en risiko for at virksomheten ikke har tilstrekkelig med medarbeidere med riktig kompetanse til å utføre oppgavene som kreves, særlig i lys av økt teknologiutnyttelse og behovet for å gjennomføre det grønne skiftet	R		Egen drift		Ny risiko i 2025
S2 Arbeidstakere i Verdikjeden	Arbeidsvilkår	Brudd på anstendig arbeidsforhold/ seriøsitetskrav i bygg og anleggsbransjen	Brudd på anstendige arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg- og anleggsbransjen kan føre til negative konsekvenser for arbeidere i verdikjeden i form av skader og ulykker, samt dårlige leveforhold som manglende lønn, utilstrekkelige boforhold m.m.	FNP		Oppstrøm	Kort, medium og lang sikt	

FNP = Faktisk negativ påvirkning, FPP = Faktisk positiv påvirkning, PNP = Potensiell negativ påvirkning, M = Mulighet, R = Risiko

Tematisk standard	Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Selskapsspesifikk	Verdikjede	Tidshorisont	Endring fra 2024
S3 Berørte Samfunn	Samfunnenes økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Binde Norge og Verden sammen - Økonomiske ringvirkninger fra flyplassen	Positive ringvirkninger på lokalsamfunn fra aktiviteten som følger med lufthavner	FPP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	
	Støyforurensning	Fly- og helikopterstøy	Påvirkning på lokalsamfunn i form av støyforurensning der Avinor har lufthavner, samt omkringliggende områder	FNP	Selskapsspesifikk	Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	PRMen ble i 2024-rapporten omtalt både under E2 og S3. I 2025-rapporteringen er den samlet i S3.
S4 Forbrukere og Sluttbrukere	Personers sikkerhet	Helse- og sikkerhetsrisiko som følge av utilsiktede hendelser	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av skader og dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker i forbindelse med lufthavndrift og koordinering av luftrommet	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	
		Helse- og sikkerhetsrisiko som følge av ulovlige handlinger	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av ulovlige handlinger, som terroranslag, sabotasje eller andre kriminelle aktiviteter	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, medium og lang sikt	
		Kostnadsøkninger som følge av endringer i regelverk og tolkninger fra regulator	Regulatoriske endringer eller utvikling i regulatoriske krav innenfor sikkerhet vil kostnader i forbindelse med etterlevelse av disse kravene. Dette kan f.eks være oppgradering av sikkerhetskontroll på flyplass	R		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm		
G1 Forretningsetikk	Korrupsjon og bestikkelser	Utilsiktet bidrag til korrupsjon	Negativ påvirkning på samfunn ved korrupsjon	PNP		Oppstrøm, Egen drift, Nedstrøm	Kort, og medium sikt	
	Totalforsvar og beredskap	Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarevne	Avinor er ansvarlig for samfunnskritisk infrastruktur og spiller dermed en viktig rolle i totalforsvaret	FPP	Selskapsspesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
		Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter	Avinor sin rolle i totalforsvaret, og tilhørende økt aktivitet fra Forsvarets side, kan føre til betydelige økte kostnader for Avinor	R	Selskapsspesifikk	Egen drift		
	Cybersikkerhet	Cyberangrep/databrudd	Cyberangrep eller databrudd kan føre til at operativ informasjon ikke er tilgjengelig. Dette kan potensielt føre til at kritiske IT-støttetjenester blir utilgjengelige, som igjen vil kunne føre til driftstans og vesentlige forsinkelser	PNP	Selskapsspesifikk	Egen drift	Kort, medium og lang sikt	
			Cyberangrep er definert som aktive datainnbrudd hvor noen har til hensikt å gjøre skade. Databrudd er definert som utilsiktet svikt i systemer, enten interne eller eksterne					
		Økte kostnader som følge av cyberangrep/databrudd	Et hvert tap av integritet, enten gjennom datalekkasjer, cyberangrep eller brudd på informasjonssikkerheten, kan svekke Avinors drift og føre til dårlige beslutninger, langvarige forstyrrelser og økte kostnader. Videre kan det ikke gis noen garanti for at Avinor vil være i stand til å forhindre alle trusler knyttet til cyberkriminalitet, og hendelser kan resultere i vesentlige tap av klient- og kundeinformasjon, skade Avinors omdømme og føre til regulatoriske sanksjoner og økonomiske tap	R	Selskapsspesifikk	Egen drift		

FNP = Faktisk negativ påvirkning, FPP = Faktisk positiv påvirkning, PNP = Potensiell negativ påvirkning, M = Mulighet, R = Risiko

Oppdateringen av DMAen utført i 2025 viser at hoveddelen av de vesentlige påvirkningene, risikoene og mulighetene identifisert i 2024-rapporteringen fortsatt er gyldige. Det er identifisert en ny vesentlig risiko knyttet til virksomhetens tilgang på tilstrekkelig kompetanse, jf nærmere beskrivelse i tabell SBM 3.1

Samtidig er enkelte temaer som tidligere var vurdert som vesentlige, ikke lenger ansett som vesentlige etter oppdaterte vurderinger. Endringene skyldes i hovedsak justeringer i vurderingene av sannsynlighet og finansiell effekt, basert på forbedret datagrunnlag, oppdaterte forutsetninger og en mer eksplisitt hensyntakelse av etablerte kontroll- og risikoreduserende tiltak. Videre er enkelte muligheter tatt ut der forventet finansiell effekt ikke kan dokumenteres tilstrekkelig med tilgjengelige analyser, eller der usikkerheten knyttet til fremtidige forutsetninger vurderes som betydelig. I tillegg har oppdatert metodisk veiledning påvirket klassifiseringen av enkelte temaer, herunder en revurdering av forhold som ikke lenger anses å oppfylle definisjonen av positive påvirkninger. Øvrige vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter er vurdert som stabile i rapporteringsåret, basert på uendrede underliggende forutsetninger.

Effektene av de identifiserte PRMene på Avinors forretningsmodell, verdikjede, strategi og beslutningstagning

De identifiserte PRMene er innarbeidet i konsernstrategi, strategisk risikoarbeid, policyer eller klima- og miljøstrategi. I 2025 ble det gjennomført overordnede klima- og naturrisikoanalyser basert på metodikken i Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) og Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD). Resultatene fra analysene er hensyntatt i Avinors doble vesentlighetsanalyse. TCFD- og TNFD-analysene er gjennomført med lavere terskelverdier enn den doble vesentlighetsanalysen, og ikke alle identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter (IROer) er derfor vurdert som vesentlige i DMAen.

TCFD- og TNFD-analysene ble som egne analyser lagt frem for Avinors konsernledelse og vedtatt i februar 2026. Resultatene inngår i Avinors videre overordnede risikoarbeid fra 2026.

Gjeldende finansielle virkninger av foretakets vesentlige risikoer og muligheter

Det er vurdert hvorvidt noen av risikoene og mulighetene identifisert har en vesentlig effekt på Avinors finansielle stilling, finansielle resultat og kontantstrømmer i rapporteringsperioden. En vurdering er også blitt gjort på hvorvidt risikoene eller mulighetene kan føre til vesentlige justeringer på rapporterte verdier av eiendeler og gjeld i neste rapporteringsperiode.

Det er ikke avdekket noen vesentlige finansielle effekter for 2025.

4.1.4 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)

IRO-1 Beskrivelse av prosessen for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Avinors tilnærming til dobbel vesentlighetsanalyse er utarbeidet for å identifisere, vurdere og prioritere påvirkninger, risikoer og muligheter i egen drift og i verdikjeden. Metoden består av 10 steg, hvor hvert steg er utarbeidet med formål å sikre at selskapet identifiserer alle bærekraftstemaer som er relevante for virksomheten og for interessenter. I tråd med kravene til en dobbel vesentlighetsanalyse i henhold til ESRS, vurderes et tema som vesentlig dersom det er vesentlig enten fra et påvirkningsperspektiv, et finansielt perspektiv, eller begge.

1. Forberedelse og planlegging

Ansvar for den doble vesentlighetsanalysen ligger hos finansavdelingen og konserndirektøren for strategi og virksomhetsstyring (CFO) som leder arbeidet og identifiserer nøkkelpersoner innen Avinor og representanter for de forskjellige forretningsområdene med hensikt å i felleskap identifisere relevante bærekraftsrelaterte PRMer.

2. Forstå sammenhenger og kartlegge verdikjede

Som utgangspunkt i prosessen med å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter (PRMer) gjennomførte Avinor i 2024 en analyse av egen verdikjede, herunder aktiviteter, produkter, berørte interessenter og relevante forretningsforbindelser.

For å bedre forstå hvor påvirkninger, risikoer og muligheter kan oppstå ble verdikjeden visualisert i figur SBM1.1. Visualiseringen er basert på interne beskrivelser av konsernets aktiviteter, oversikt over leverandører, samt bransjeanalyser. Verdikjeden omfatter relevante oppstrøms- og nedstrøms aktiviteter, samt vesentlige innsatsfaktorer. Aktivitetene er kategorisert i oppstrøms-, egne- og nedstrøms aktiviteter, og de identifiserte bærekraftstemaene er kartlagt mot disse kategoriene for å vise hvor direkte og indirekte PRMer oppstår, samt hvem de berørte interessentene er.

Gjennom interessentanalyser (jf. SBM-2), eksisterende kartlegginger (ISO 14001), interne arbeidsmøter med relevante fagpersoner, og skrivebordsanalyser, ble det utarbeidet en bruttoliste over påvirkninger. Basert på de identifiserte påvirkningene ble det vurdert hvorvidt disse kunne innebære risikoer eller muligheter for konsernet. I tillegg ble det gjort en vurdering av mulige avhengigheter av miljømessige og menneskelige ressurser for å fastslå om disse kan resultere i risikoer og muligheter. Den utarbeidede bruttolisten av risikoer og muligheter ble avstemt mot Avinors eksisterende risikokart, basert på den strategiske risikostyringen, for å vurdere fullstendighet og nøyaktighet av begge.

3. Interessentdialog

For beskrivelse av interessentdialog, se SBM-2.

4. Identifisering av faktiske og potensielle påvirkninger, risikoer og muligheter

Basert på resultatene av de foregående trinnene ble det utarbeidet en samlet bruttoliste koblet til strukturen angitt i ESRS 1, vedlegg A, Application Requirement 16: Sustainability matters to be included in the materiality assessment, eller identifisert som selskapsspesifikke.

5. Vurdering av påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til bærekraftstemaer

Bruttolisten identifisert i steg 4 ble deretter gjenstand for vesentlighetsvurdering. Denne ble utført av arbeidsgruppen for DVAen, samt ansvarlige fagpersoner i henhold til definisjonen i steg 1.

Både påvirkningsvesentlighet og finansiell vesentlighet ble som hovedregel vurdert på kort (1 år), mellomlang (1-5 år) og lang sikt (over 5 år). Avinor har i 2025 fullført både en klimarisiko-, og en naturrisikoanalyse. Disse er utført med andre tidshorisonter. Se nærmere omtale av analysene for beskrivelse av tidshorizontene brukt.

Påvirkningsvesentlig

I tråd med kravene i ESRS 1 vurderer Avinor faktiske påvirkninger etter de tre parameterne skala (scale), omfang (scope) og uopprettelig karakter av påvirkningen (irremediable character of the impact). For potensielle påvirkninger vurderes også sannsynlighet. Kun negative påvirkninger vurderes på uopprettelighet. Alle parameterne vurderes etter et vurderingssystem fra 1 til 5, hvor 1 er lavest og 5 høyest. En påvirkning vurderes som vesentlig dersom den gjennomsnittlige poengsummen på tvers av signifikans, omfang og uopprettelig karakter og sannsynlighet av påvirkningen gir en total poengsum på 3 eller høyere.

Tabell IRO-1.1

Poeng	Signifikans Hvor alvorlig eller fordelaktig påvirkningen vil være	Omfang Hvor utbredt/hvor mange påvirkningen vil omfatte	Uopprettelig karakter av påvirkningen I hvor stor grad den negative påvirkningen kan utbedres, kompenseres eller reverseres	Sannsynlighet Hvor sannsynlig er det at den potensielle påvirkningen forekommer
5	Veldig signifikant	Veldig høy	Ikke mulig gjenopprette	Veldig sannsynlig
4	Signifikant	Høy	Veldig vanskelig eller lang sikt	Sannsynlig
3	Litt signifikant	medium	Vanskelig eller medium sikt	Medium
2	Mindre signifikant	Lav	Mulig med ressurser	Litt sannsynlig
1	Ikke veldig signifikant	Veldig lav	Relativt enkelt å gjenopprette	Usannsynlig

Finansiell vesentlighet

Identifiserte risikoer og muligheter vurderes etter to parametere: sannsynlighet og signifikans, som vist i tabell IRO-1.2. Både sannsynlighet og signifikans vurderes på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er lavest og 5 høyest. For vurderingen av signifikans benyttes

de samme finansielle verdier i skalaen som for den strategiske risikostyringen i konsernet. En risiko eller mulighet vurderes som vesentlig dersom gjennomsnittet av poengsum knyttet til sannsynlighet og signifikans er 3 eller høyere. De finansielle risikoene og mulighetene avstemmes mot de identifiserte risikoene i konsernets strategiske risikostyring

Tabell IRO-1.2

Poeng	Sannsynlighet Vurdering av sannsynligheten for at risikoen eller muligheten realiseres	Signifikans Vurdering av størrelsen på potensiell finansiell betydning	Finansiell verdi Tapte inntekter eller økte kostnader årlig >2år
5	Veldig sannsynlig	Veldig signifikant	> 500 mNOK
4	Sannsynlig	Signifikant	250 – 500 mNOK
3	Medium	Litt signifikant	100 – 250 mNOK
2	Litt sannsynlig	Mindre signifikant	50 – 100 mNOK
1	Usannsynlig	Ikke veldig signifikant	< 50 mNOK

6. Validering av resultater

Den prioriterte listen med vesentlige temaer gjennomgås i arbeidsmøter med interne temaekspertes for å vurdere og validere fullstendigheten av listen av vesentlige PRMer.

7. Godkjenning fra konsernledelsen

Ved første gangs implementering i 2024, og ved større endringer har validerte resultater blitt samlet i en helhetlig rapport og forelagt konsernets øverste ledergruppe for gjennomgang og godkjenning. Etter ledergruppens tilslutning oversendes resultatene til styret for endelig godkjenning.

Ved regelmessig gjennomgang og tilpasning godkjenner CFO mindre endringer.

8. Implementering

Etter validering gjøres det en vurdering av hvilke identifiserte PRMer som er dekket inn av eksisterende tiltaksplaner, altså konkrete mål, delmål og initiativer, samt målbare indikatorer. For PRMer som ikke er dekket inn av tiltaksplaner vurderes behovet for tiltaksplaner og prioritering av utviklingen av disse.

Identifisering, vurdering og håndtering av bærekraftsrelaterte påvirkninger og risikoer er ved årsslutt avstemt med, men ikke fullintegrert med konsernets strategiske risikostyring. Det er et pågående arbeid for å integrere dobbel

vesentlighetsanalyseprosessen med Avinors overordnede risikostyringsprosesser. Selv om sistnevnte rammeverk primært fokuserer på risikoer, skal konsernets påvirkninger på bærekraftstemaer også vurderes, ettersom disse potensielt kan utvikle seg til risikoer.

Muligheter identifisert i DVA-prosessen skal benyttes i konsernets strategiske styringsprosesser.

9. Regelmessig gjennomgang og tilpasning

En full dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med steg 1-8 ble utført ved innføring av ESRS-standarden i 2024. Etterfølgende år gjøres det først en vurdering av om det foreligger forhold som tilsier at påvirkning, risiko eller mulighetsbildet har endret seg, f.eks. ved endringer i interessentforventninger, regulatoriske krav og utviklingstrekk i bransjen. Ved indikatorer for endrede forutsetninger vurderer DVA-arbeidsgruppen i steg 1 scope og mål med DVA-oppdatering i henhold til metoden i steg 2-8.

I 2025 ble følgende forhold identifisert og hensyntatt i fastsettelsen av scope og mål for oppdateringen av 2024-DVAen: Ny og oppdatert veiledning til ESRS-standarden, samt fremvoksende beste praksis både i bransjen og generelt etter første års implementering av CSRD.

Oppdateringen av DVAen har i 2025 inkludert en vurdering av behovet for oppdaterte interessentintervjuer, nye arbeidsmøter med fagpersoner innen relevante områder for å gjennomgå bruttolisten av PRMer, og vesentlighetsvurderingen av disse. I tillegg er naturrisikoanalysen og klimarisikoanalysen fullført, og resultatene av disse er innarbeidet i DVAen.

10. Rapportering og kommunikasjon

Avinor kommuniserer resultatene fra DVA-en på en transparent måte gjennom bærekraftsrapporten og øvrige relevante offentliggjøringer der det er aktuelt. Interessenter involveres gjennom etablerte kommunikasjonskanaler, inkludert årsrapporter.

IRO E1 - Klimaendringer

Avinor har i 2025 gjennomført en klimarisikoanalyse i tråd med TCFD-rammeverket. Analysen ble forankret i konsernledelsen i februar 2026 og arbeidet har informert DVA-prosessen. Videre utarbeidet Avinor i 2025 en klimaomstillingsplan for scope 1 og 2 (se E1-1), som ble godkjent av konsernledelsen i desember 2025.

I verdikjeden er det særlig flyselskapene som er vurdert for overgangsrisikoer, mens for fysisk risiko er det i verdikjeden lagt hovedvekt på tilbringertjeneste til lufthavnene, strømforsyning og telekommunikasjon.

Påvirkninger

For å vurdere Avinors klimapåvirkning har selskapet vurdert aktiviteter i egen drift, samt i verdikjeden, på kort, mellomlang og lang sikt i henhold til definisjonene oppgitt i BP-2. Videre er selskapets konsernstrategi og fremtidige planer lagt til grunn for vurdering

av faktiske og mulige fremtidige kilder til klimagassutslipp, herunder bygging av nye flyplasser i Bodø og Mo i Rana. Faktiske påvirkninger på klimaendringer er også vurdert i Avinors kartlegging av kilder til CO2-utslipp i forbindelse med utarbeidelsen av klimagassregnskapet (se tabell E1-6.1).

Fysisk klimarisiko

Fysiske klimarisikoer for både egne aktiviteter og verdikjeden er identifisert ved hjelp av desktopanalyser, sammenligning med aktører i bransjen, og intervjuer med interne nøkkelpersoner. Videre er arbeidet basert på en klimarisikoanalyse for Avinors lufthavner utført av en ekstern spesialist. I dette arbeidet ble fysiske klimarisikoer identifisert ved hjelp av en database med klimarisikoer, samt vurdering gjort i interne arbeidsgrupper i Avinor. I klimarisikoanalysen ble alle lufthavner Avinor drifter vurdert med tanke på eksponering mot de identifiserte fysiske klimarisikoene. Tidshorisontene som ble benyttet er beskrevet i BP-2 i kapittelet ‘Grunnlag for utarbeiding’.

Klimarisikoene identifisert ble videre vurdert og rangert basert på sannsynlighet for at klimarelaterte hendelser inntreffer, og konsekvensene dette vil få per lufthavn. Hvilken fysisk klimarisiko som er relevant for den enkelte lufthavn, og sannsynligheten og konsekvensen av eventuelle fysiske klimarisikoer ble også vurdert basert på klimadata spesifikt for regionen lufthavnen er lokalisert i.

Omstillingsrisikoer og muligheter

Avinor har vurdert og identifisert omstillingshendelser basert på tidshorisont som beskrevet i BP-2 i kapittelet ‘Grunnlag for utarbeiding’, og vurdert selskapets verdikjede, inkludert eiendeler, opp mot disse hendelsene. Avinor har tatt utgangspunkt i et bredt sett med mulige omstillingshendelser og har vurdert disse mot konsernstrategi og utsiktsanalyser gjort i forbindelse med denne. Videre er det gjennomført intervjuer med interne nøkkelpersoner.

Identifiserte omstillingsrisikoer er videre analysert og gradert basert på sannsynlighet og konsekvens i tråd med vurderingskriteriene som er beskrevet under IRO-1.

Scenarioer

Avinor har identifisert, analysert og rangert både fysisk klimarisiko og omstillingsrisiko basert på scenarioene ‘Bærekraft’ (SSP1-2.6) og ‘Fossil-drevet utvikling’ (SSP5-8.5).

Bærekraft – lavutslippsscenario (SSP1 – 2.6)

I scenarioet ‘Bærekraft – Grønn omstilling’ forventes det ambisiøs grønn politikk, radikal innovasjon, netto null CO2-utslipp rundt 2050, og dermed under 2 graders oppvarming i 2100 og mindre fysisk klimarisiko. CO2-fangst brukes til å akselerere avkarboniseringen, men holdes på et så lavt nivå som mulig og stort sett i tråd med bærekraftige nivåer av bioenergiproduksjon. CO2-prisen forventes å være 130 USD per tonn i 2030 og 250 USD per tonn i 2050.

En verden i gradvis endring mot lavere klimagassutslipp

Gradvis bevegelse mot en mer bærekraftig og inkluderende verden, med prioritering av menneskelig velferd, redusert ulikhet og lavt ressursforbruk, samtidig som global ressursforvaltning forbedres og investeringer i utdanning og helse akselereres.

- Et positivt scenario for menneskelig utvikling og miljøet:
- Redusert fattigdom og mindre ulikhet globalt.
 - Naturen opprettholder sin evne til å levere økosystemtjenester på dagens nivåer.

- Fossile brenselsbegrensninger: Høye
- Endring i energiteknologi: Bevegelse bort fra fossile brenslers, overgang til fornybar energi og lavkarbon-elektrisitet
- Teknologisk utvikling: Rask
- Politiske tiltak: Sterke og effektive
- Institusjonell kapasitet: Sterk global handling og koordinering
- Materielt forbruk: Lavt
- Befolkningsvekst: Lav
- BNP-vekst per innbygger: Høy
- Raskt skiftende samfunn: Rask økonomisk endring og nye politiske reguleringer som svar på klimaendringer implementeres.
 - Økt etterspørsel etter fornybare løsninger for å møte energisikkerhetsutfordringer.
 - Økt press på regjeringer for å oppfylle nasjonale klimaforpliktelser.
- Videre oppvarming: Temperaturene vil fortsette å øke før de stabiliserer seg i andre halvdel av århundret.
 - Hetebølger, tørke og flom vil forekomme.
 - Global oppvarming vil nå sitt maksimum på rundt 1,8 °C innen 2100.
- Nye muligheter: Etterspørsel etter ny og mer effektiv teknologi og løsninger vil skape forretningsmuligheter.
 - Nye markeder oppstår.
 - Bedrifters konkurranseevne avhenger av deres evne til å søke nye muligheter og tilpasse seg en grønnere økonomi.

Antakelser knyttet til vurdering av fysisk klimarisiko er basert på IPCC 6 rapporten sine antakelser om RCP 2.6 scenario og Klima i Norge 2100, utgitt av Norsk klimaservicesenter.

Overgangsantakelser er basert på International Energy Agencys (IEA) «Net Zero Emissions scenario» (2021), policyscenario fra Network for Greening the Financial System (NGFS) (2021), EUs klimapakke Klar for 55, Shell Aviations ‘Decarbonising aviation: mapping a flightpath to net-zero’ (2021), og europeisk luftfartsbransjes «Destination 2050: A route to net zero european aviation» (2021).

Fossil-drevet utvikling – høyutslippsscenario (SSP5 - 8.5)

I scenarioet ‘Fossil-drevet utvikling’ vedtas det ikke nye regelverk globalt utover det som allerede er vedtatt, noe som vil medføre økte utslipp frem mot 2100. Ukontrollerte utslipp globalt resulterer i ukontrollert oppvarming som øker sannsynligheten for såkalte kaskadeeffekter, hvor en effekt starter i det små, men vokser stor. Globalt øker temperaturen med 1,5 grader i 2030, og opp til 4 grader i 2100. CO2-prisen anslås å være 55 USD per tonn i 2030, og 75 USD per tonn i 2050.

Økonomisk vekst prioriteres over miljøhensyn

Globalisering og teknologisk optimisme kombineres med en sterk tro på markeder og innovasjon som problemløsere. Manglende prioritering av global klimahandling fortsetter å undergrave økosystemer og forårsaker alvorlige konsekvenser. Utslipp er mer eller mindre ukontrollerte på globalt nivå.

- Fossile brenselsbegrensninger: Svært lave begrensninger – fortsatt ekspansjon, inkludert kull.
- Endring i energiteknologi: Utvidelse av fossile energikilder og (lokale) forurensningskontroller. Langsom storskala overgang til fornybar energi.
- Teknologisk utvikling: Rask
- Politiske tiltak: Svake globale klimatiltak. Fokus på vekst.
- Institusjonell kapasitet: Fokus på industriell ekspansjon. Globale klimatiltak er svake.
- Materielt forbruk: Svært høyt
- Befolkningsvekst: Lav
- BNP-vekst per innbygger: Høy
- Rask økonomisk vekst:
 - Høyt materielt forbruk, ekspansiv infrastruktur og rask urbanisering.
 - Til tross for høy BNP-vekst, øker klimaskader og forstyrrelser raskt, noe som potensielt undergraver langsiktig menneskelig velferd.
- Tilpasningskapasitet: Rikdom, teknologisk kapasitet og institusjoner gir en relativt høy evne til å tilpasse seg lokale klimaeffekter, men denne tilpasningen er reaktiv og ujevn på tvers av regioner.
 - Begrensede tiltak for å redusere utslipp gjør at betydelig blir stadig viktigere.
- Utløsning av vippepunkter: Sannsynligheten for å utløse flere vippepunkter er ekstremt høy, noe som skaper risiko for mat-, vann- og helsesystemer.
 - Fortsatt forbrenning av fossile brenslers

Antakelser knyttet til vurdering av fysisk klimarisiko er basert på IEAs scenario for Stated Policies Scenario (STEPS) og IPCCs scenario RCP 8.5. Tilleggsantakelser som er spesifikke for flybransjen er hentet fra Eurocontrol/Waypoint 2050 referansescenario.

Overgangsantakelser er basert på IEAs STEPS og Net Zero Emissions scenario (2021), policy scenario fra Network for Greening the Financial System (NGFS), EUs klimapakke Klar for 55, Climate Action Trackers ‘comparability of efforts’, og Nasjonal transportplan (NTP).

Avinor har som samfunnsoppdrag å eie, drive og utvikle et nettverk av lufthavner i hele landet, samt kontrollere norsk luftrom for både sivil og militær sektor. Selskapet er dermed uløselig knyttet til luftfartsbransjen og flytrafikken som krever betydelig innsats for å være forenlig med en omstilling til klimanøytral økonomi.

Avinors klimarisikoanalyser tar utgangspunkt i underlagsmateriale basert på robuste framskrivninger fra blant annet IPPC AR5, NCCS Rapport 2/2015, senorge.no. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til hvordan klimaet vil endre seg de neste 75 årene, blant annet fordi det er usikkerhet knyttet regulatorisk og teknologisk utvikling og dermed hvordan utslippene av menneskeskapte klimagasser vil utvikle seg, og fordi klimamodellene blir mer raffinerte. Klimaframskrivningene oppdateres derfor fortløpende i tråd med ny kunnskap og forskning.

IRO E2 Forurensning

Forurensningsrelaterte potensielle og faktiske PRMer er identifisert gjennom DVAen og naturrisikoanalyse etter LEAP-metoden. For nærmere beskrivelse av naturrisikoanalysen, se IRO E4 Naturmangfold og økosystemer under.

Det er ikke utført høringer spesielt for temaer under E2 tilknyttet forurensning. Avinor gjennomfører ikke egne høringer, men i forbindelse med utslippstillatelser blir det gjennomført offentlige høringer i regi av forurensningsmyndighetene. Ved slike høringer vil alle relevante interessenter i lokalsamfunnet ha anledning til å komme med innspill. Avinor har videre regelmessig oppfølging mot lokale naboer, for eksempel i forbindelse med kartlegging og opprydding av PFAS-forurensning.

IRO E4 Naturmangfold og økosystemer

Avinor arbeidet i 2025 med en naturrisikoanalyse tråd med TNFD-rammeverket og LEAP-metoden. Analysen er ferdigstilt og ble forankret i konsernledelsen februar 2026. Arbeidet har informert DVA-prosessen. Analysen inkluderer vurderinger av påvirkninger, avhengigheter, risikoer og muligheter, og omfatter egen drift, men ikke oppstrøms eller nedstrøms verdikjede. Vurderingene av påvirkninger ble gjort på lufthavnnivå, mens avhengigheter kun ble vurdert på selskapsnivå ettersom datagrunnlaget ikke tillot å konkludere på lufthavnnivå. Påvirkninger og avhengigheter av naturen ble identifisert med utgangspunkt i de valgte aktivitetene ved bruk av ENCORE-verktøyet og ekspertvurderinger. Avinors avhengigheter ble identifisert til fire regulerende økosystemtjenester; vannrensing, jorderosjonskontroll, flomkontrolltjenester og klimaregulering. Analysen identifiserte ikke påvirkninger på økosystemtjenester som er relevante for berørte lokalsamfunn.

Videre ble fysisk risiko og overgangsrisiko vurdert i naturrisikoanalysen. Først ble en bruttoliste over potensielle risikoer og muligheter utarbeidet, og etter avgrensning ble en kortliste identifisert. Denne kortlisten ble deretter vurdert etter sannsynligheten for at de skulle inntreffe og størrelsen på de økonomiske effektene knyttet til denne risikoen eller muligheten. Bare risikoene og mulighetene med en score over en definert terskel blir ansett som vesentlige. De vurderte risikoene er også systemiske da de kan inkludere effekter som forstyrrelser i økosystemtjenester, økonomiske tap, og sosiale konsekvenser som påvirker samfunnets stabilitet og velvære. TNFD anbefaler å ta hensyn til to scenarier: et scenario med høy markedsjustering og moderat økosystemnedbrytning, og et scenario med lav markedsjustering og alvorlig økosystemnedbrytning. Scenarioene «Sand in the gears» og «Ahead of the game» ble valgt. Dialog med lokalsamfunn er ikke en del av denne analysen.

Avinor utfører flere aktiviteter for å identifisere og begrense eventuelle påvirkninger i henhold til tiltakshierarkiet. Eksempler på overordnede tiltak er beskrevet nedenfor. Det enkelte prosjekt vil også utføre tiltak for å unngå, begrense eller restaurere skader på natur. Avinor har lufthavner og infrastruktur i sårbar og verdifull natur. Både drift og prosjekter har tiltak satt på bakgrunn av egne mål og satt av myndigheter for å redusere påvirkning og for å gjøre avbøtende tiltak. Avinors virksomhet kan gjennom både arealbruksendringer og påvirkning av arter og naturtyper påvirke økosystemer og økosystemtjenester av betydning for berørte lokalsamfunn. Det utføres tiltak knyttet til identifiserte påvirkninger. Lufthavner med høyest påvirkning på natur og økologisk på natur er oppført i tabell E4.SBM-3.1. Lufthavner som har verneområder på eller ved sin lokasjon er også listet separat i tabell E4-5.1 i kapittel E4. Her er også påvirkningen kartlagt. For tiltak relatert til påvirkningene på verneområder (PFOS), se kapittel E2.

For nærmere informasjon om Avinors tilnærming til naturrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter, se E4.

IRO E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Se omtale av Avinors gjennomførte DVA og naturrisikoanalyse etter LEAP-metoden under IRO E4 Naturmangfold og økosystemer.

Avinor kjøper inn og forbruker materialer innenfor flere forskjellige kategorier. Materialene som kjøpes inn vil kunne gi utslipp av klimagasser (E1), tap av naturmangfold (E4) og annen forurensning (E2) både der de produseres, transporteres, tas i bruk og til slutt kasseres. Bruk av materialer til drift, vedlikehold og utbygging er derfor vurdert som en vesentlig påvirkning for Avinor. Avinor sine innkjøp og aktiviteter genererer også flere typer avfall som må håndteres på best mulig måte slik at belastningen på miljø og klima blir minst mulig. Avinor har kartlagt sitt vesentlige materialforbruk ut fra kriterier som store mengder (målt i forbruk i norske kroner), vesentlige klimagassutslipp, og forekomster av kritiske råmaterialer og sjeldne jordarter. Gitt disse kriteriene består Avinors vesentlige materialforbruk av asfalt, betong og konstruksjonsstål. Biologiske materialer er ikke vurdert som vesentlige for Avinor (E4), da både utslipp og kostnader vurderes som lave sammenlignet med de vesentlige ressurskategoriene.

Det har ikke vært direkte kontakt med lokalsamfunn i forbindelse med utarbeidelsen av PRMene. I lufthavnenes utslippstillatelser er det fastsatt vilkår for avfallshåndtering av forurensningsmyndigheten. Ved endring eller utarbeidelser av nye utslippstillatelser sendes disse på høring, og lokalsamfunn vil da ha mulighet til å gå innspill gjennom denne prosessen.

IRO-2 Opplysningskrav i ESRS-standardene som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport

For en oversikt over vesentlige offentliggjøringskrav og oversikt over datapunkter som stammer fra annen EU-lovgivning, se tabell IRO-2.1.

Tabell IRO-2.1 Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport

ESRS	DR	Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
ESRS 2	ESRS 2	Generelle opplysninger		
ESRS 2	BP-1	Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter	32	
ESRS 2	BP-2	Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter	32	
ESRS 2	GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle	33	SFDR, Referanseverdiforordningen
ESRS 2	GOV-2	Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftsforhold som behandles av disse organene	34	
ESRS 2	GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger	35	
ESRS 2	GOV-4	Erklæring om aktsomhetsvurdering	35	SFDR
ESRS 2	GOV-5	Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering	36	
ESRS 2	SBM-1	Strategi, forretningsmodell og verdikjede	36	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
ESRS 2	SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	39	
ESRS 2	SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	42	
ESRS 2	IRO-1	Beskrivelse av prosessen for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter	46	
ESRS 2	IRO-2	Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport	51	
ESRS2	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak		
ESRS 2	MDR-P	Strategier vedtatt for å håndtere vesentlige bærekraftsforhold	Se hvert kapittel for informasjon om policy	
ESRS 2	MDR-A	Tiltak og ressurser i forbindelse med vesentlige bærekraftsforhold	Se hvert kapittel for informasjon om tiltak	
ESRS 2	MDR-M	Indikatorer i forbindelse med vesentlige bærekraftsforhold	Se hvert kapittel for informasjon om måltall	
ESRS 2	MDR-T	Oppfølging av effektiviteten av strategier og tiltak gjennom mål	Se hvert kapittel for informasjon om mål	

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
E1	E1	Klimaendringer			
E1	E1.GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger		35	
E1	E1-1	Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer		67	EU Klimaforordning, Pilar 3, Referanseverdiforordning
E1	E1.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		68	
E1	E1.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter		48	
E1	E1-2	Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer		66	
E1	E1-3	Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer		71, 80	
E1	E1-4	Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer		75, 80	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
E1	E1-5	Energiforbruk og energimiks		79	SFDR
E1	E1-6	Brutto klimagassutslipp innenfor virkeområde 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp		76	SFDR, Pilar 3, Referanseverdiforordningen
E1	E1-7	Prosjekter med hensyn til fjerning av klimagasser og begrensning av klimagassutslipp finansiert ved hjelp av klimakvoter		79	EU Klimaforordning
E1	E1-8	Intern karbonprising	Ikke relevant		
E1	E1-9	Forventede finansielle virkninger av vesentlige fysiske risikoer og overgangsrisikoer samt potensielle klimarelaterte muligheter	Ikke relevant	Pilar 3, Referanseverdiforordningen	
E2	E2	Forurensning			
E2	E2.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige forurensningsrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter		50	
E2	E2-1	Policyer i forbindelse med forurensning		66	
E2	E2-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning		85	
E2	E2-3	Mål knyttet til forurensning		86	
E2	E2-4	Forurensning av luft, vann og jord	Forurensning fra egen drift overstiger ikke nivået som utløser rapporteringsplikt i henhold til ESRS.	SFDR	
E2	E2-5	Stoffer som gir grunn til bekymring, og stoffer som gir grunn til svært alvorlig bekymring		Ikke relevant	
E2	E2-6	Forventede finansielle virkninger av vesentlige forurensningsrelaterte risikoer og muligheter		Innfasing av opplysningskrav	

ESRS	DR		Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
E3	E3	Vann og marine ressurser	Ikke vesentlig		SFDR
E4	E4	Naturmangfold og økosystemer			
E4	E4-1	Omstillingsplan og ivaretagelse av naturmangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell		88	
E4	E4.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		88	SFDR
E4	E4.IRO-1	Beskrivelse av prosesser for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til naturmangfold og økosystemer		50	
E4	E4-2	Policyer for naturmangfold og økosystemer		67	SFDR
E4	E4-3	Tiltak og ressurser i forbindelse med naturmangfold og økosystemer		92	
E4	E4-4	Mål knyttet til naturmangfold og økosystemer		94	
E4	E4-5	Måleindikatorer for påvirkning knyttet til endringer i naturmangfold og økosystemer		94	
E4	E4-6	Forventede finansielle virkninger av vesentlige risikoer og muligheter knyttet til naturmangfold og økosystemer	Ikke relevant		
E5	E5	Ressursbruk og sirkulærøkonomi			
E5	E5.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi		50	
E5	E5-1	Policyer for ressursbruk og sirkulær økonomi		67	
E5	E5-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi		96	
E5	E5-3	Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi		97	
E5	E5-4	Inngående ressurser		97	
E5	E5-5	Utgående ressurser		98	SFDR
E5	E5-6	Forventede finansielle virkninger av risikoer og muligheter knyttet til vesentlig ressursbruk og sirkulær økonomi	Innfasing av opplysningskrav		

ESRS	DR	Kommentar		Side	Fra annen EU-lovgivning
S1	S1	Egen arbeidsstyrke			
S1	S1.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter		39	
S1	S1.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell		104	SFDR
S1	S1-1	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke		105, 108, 111	Referanseverdiforordningen, SFDR
S1	S1-2	Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger		105, 108	
S1	S1-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer		105, 108	SFDR
S1	S1-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene		106, 108, 111	
S1	S1-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres		106, 109, 111	
S1	S1-6	Opplysninger om foretakets ansatte		107	
S1	S1-7	Opplysninger om ikke ansatte arbeidere i foretakets egen arbeidsstyrke		Innfasing av opplysningskrav	
S1	S1-8	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet		Ikke vesentlig	
S1	S1-9	Mangfoldsindikatorer		107	
S1	S1-10	Tilstrekkelig lønn		Ikke vesentlig	
S1	S1-11	Sosialstønad		Ikke vesentlig	
S1	S1-12	Personer med funksjonsnedsettelse		Innfasing av opplysningskrav	
S1	S1-13	Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling		Ikke vesentlig	
S1	S1-14	Måleindikatorer for arbeidsmiljø		109	SFDR, Referanseverdiforordningen
S1	S1-15	Måleindikatorer for balanse mellom arbeid og fritid		Ikke vesentlig	
S1	S1-16	Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjell og samlet godtgjøring)		Innfasing av opplysningskrav	
S1	S1-17	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd		110	SFDR, Referanseverdiforordningen

ESRS	DR	Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
S2	S2	Arbeidere i verdikjeden		
S2	S2.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	42	
S2	S2.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	113	SFDR
S2	S2-1	Policyer for arbeidere i verdikjeden	113	SFDR, Referanseverdiforordningen
S2	S2-2	Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger	113	
S2	S2-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer	114	
S2	S2-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	114	SFDR
S2	S2-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	115	
S3	S3	Berørte samfunn		
S3	S3.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	42	
S3	S3-SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	116	
S3	S3-1	Policyer for berørte lokalsamfunn	116, 118, 121	SFDR, Referanseverdiforordningen
S3	S3-2	Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger	116, 118, 121	
S3	S3-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørte lokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer	118, 121	
S3	S3-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på berørte lokalsamfunn og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med berørte lokalsamfunn, og effektiviteten av disse tiltakene	117, 118	SFDR
S3	S3-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	117, 119, 121	
Fly- og helikopterstøy	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak	117	

ESRS	DR	Kommentar	Side	Fra annen EU-lovgivning
S4	S4	Forbrukere og sluttbrukere		
S4	S4.SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	39	
S4	S4.SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	123	
	S4-1	Policyer for forbrukere og sluttbrukere	124	SFDR, Referanseverdiforordningen
	S4-2	Rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere om påvirkninger	124	
	S4-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der forbrukere og sluttbrukere kan gi uttrykk for bekymringer	124	
	S4-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med forbrukere og sluttbrukere, og effektiviteten av disse tiltakene	125	SFDR
	S4-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	126	
G1	G1	Forretningsetikk		
G1	G1.GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle	34	
G1	G1.IRO-1	Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter	46	
G1	G1-1	Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur	129, 131, 134	SFDR
G1	G1-2	Håndtering av forbindelser med leverandører		
G1	G1-3	Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser	129	
G1	G1-4	Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser	130	SFDR, Referanseverdiforordningen
G1	G1-5	Politisk innflytelse og lobbyvirksomhet		
G1	G1-6	Betalingspraksis		
Cyber-sikkerhet	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak	133	
Samfunnsberedskap	MDR	Minstekrav til opplysninger om strategier og tiltak	131	

4.2 Miljø

4.2.1 EUs Taksonomi – Rapportering knyttet til bærekraftige økonomiske aktiviteter

Loven om bærekraftig finans trådte i kraft i norsk lov 1. januar 2023 og gjennomførte med det taksonomiforordningen 2020/852 og tilhørende delegerte rettsakter i norsk rett. Avinor omfattes av reglene som gjelder for ikke-finansielle selskap, og har rapportert på aktiviteter i henhold til EUs taksonomi siden 2023.

Gjennom taksonomiforordningen og tilhørende delegerte rettsakter fremgår det en rekke økonomiske aktiviteter som omfattes av rammeverket og dermed potensielt anses å være bærekraftige. For å klassifiseres som bærekraftig må en økonomisk aktivitet: bidra vesentlig til oppnåelsen av minst ett av EUs seks miljømål (begrensning av klimaendringer, klimatilpasning, bærekraftig bruk og vern av vann- og marine ressurser, omstilling til sirkulær økonomi, forebygging og kontroll av forurensning, og vern og gjenoppretting av biologisk mangfold og økosystemer), ikke gjøre vesentlig skade på de resterende miljømålene og overholde de sosiale minimumskravene.

EU har i 2025 vedtatt forenklinger i taksonimirapporteringen gjennom den såkalte Omnibus-pakken. Forenklingene for taksonimirapporteringen innebærer endrede rapporteringsmaler samt at selskap kan benytte vesentlighetsterskler for vurdering av økonomiske aktiviteter. Vesentlighetstersklene innebærer at økonomiske aktiviteter innen inntekter og investeringer som samlet sett ikke overstiger 10 prosent av totale inntekter eller investeringer kan utelates fra vurdering om de er omfattet av eller forenlig med taksonomien, gitt at det ikke er andre forhold som tilsier at de bør rapporteres separat. Når det gjelder driftskostnader, kan det unnlates å gjøre vurdering om kostnader til alle økonomiske aktiviteter er omfattet av eller forenlig med taksonomien om det vurderes at driftsutgiftene ikke er vesentlig for foretakets forretningsmodell.

Avinor er av den oppfatning at det er mangelfull harmonisering og veiledning av flyplassvirksomhet innenfor taksonomien. Som en konsekvens har Avinor valgt en konservativ tolkning av taksonomien som helhet, samt hvilke aktiviteter som kan anses som kvalifiserende: omfattet og i henhold til kriteriene («aligned»), omfattet, men ikke i henhold til kriteriene («eligible, not aligned»), og ikke omfattet av EU-taksonomien per nå («non-eligible»).

For 2025 rapporterer Avinorkonsernet aktivitet innen tre taksonomiområder: anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7), bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20) samt vedlikehold av veier og motorveier (CE 3.4). I tillegg har Avinorkonsernet inntekter og investeringer innen enkelte andre områder, som samlet sett ikke overstiger 10 prosent. Aktivitet innen disse områdene

rapporteres samlet som «ikke-vesentlige inntekter» og «ikke-vesentlige investeringer». Når det gjelder driftskostnader, er det vurdert at driftskostnadene som definert av taksonomien anses uvesentlig for konsernets forretningsmodell, og rapporteres dermed som «ikke-vesentlige driftskostnader».

Endringer i rapportering for 2025

Avinor har implementert forenklingene introdusert av EU i 2025, og benytter oppdaterte rapporteringsmaler og vesentlighetsvurderinger i taksonimirapporteringen for regnskapsåret 2025.

For 2024-taksonimirapporteringen ble rapporteringen for konsernet basert på en forutsetning at man måtte ha mulighet for inntektsstrømmer innen et taksonomiområde for å ha økonomisk aktivitet og dermed tilhørende investeringer og kostnader. Dette innebar at Avinorkonsernet i 2024 kun rapporterte nøkkeltall for aktiviteten anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7), og da kun for den delen av konsernets aktivitet som omfattet kommersielle utleieaktiviteter på flyplassene.

I lys av utviklingen innen taksonimirapportering, har Avinor gjort en fornyet vurdering av konsernets aktiviteter. Vurderingene for 2025 er basert på en separat vurdering av aktivitetene for det enkelte området inntekter, investeringer og kostnader. Det er konkludert med at Avinorkonsernet har inntekter og investeringer innen flere taksonomiområder. De fleste av de identifiserte områdene er imidlertid av begrenset størrelse, og dermed ansett uvesentlige i taksonimirapporteringssammenheng. Videre har Avinor vurdert og konkludert at driftskostnader, som definert i taksonomien, er uvesentlig for konsernets forretningsmodell.

Aktiviteter omfattet av taksonomien

Avinor har identifisert tre av selskapets økonomiske aktiviteter som både er omfattet av rammeverket og vesentlige. De identifiserte aktivitetene anses som omfattet dersom de samsvarer med aktivitetene oppført i EU Taxonomy Delegated Act's og Amendments. En aktivitet vurderes som i henhold til taksonomien hvis den oppfyller alle tekniske screeningkriterier (TSC) for både vesentlig bidrag (substantial contribution), ingen vesentlig skade (do no significant harm/DNSH), samt minimum sosiale krav (minimum social safeguards). Taksonomien definerer seks klima- og miljømål som økonomiske aktiviteter kan bidra til å oppnå:

- 1. Redusere og forebygge klimagassutslipp
- 2. Klimatilpasning
- 3. Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og marine ressurser

- 4. Omstilling til sirkulærøkonomi
- 5. Forebygging og kontroll av forurensning
- 6. Verne om og restaurere naturmangfold og økosystemer

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Aktivitet 7.7 i EU-taksonomien omfatter all anskaffelse og eierskap av eiendom. For inntekter tilsvarer denne beskrivelsen kommersiell utleie for Avinor. Inntekter fra kommersiell utleie består av hoteller, areal på flyplasser, parkering og areal i terminal. Dette inkluderer etter Avinors vurdering også forvaltning av eiendom for parkering i hus og mark til tross for at disse ikke kan oppfylle kravene til energieffektivitet og dermed heller ikke vil være i tråd med taksonomikriteriene.

For investeringer omfatter aktivitet 7.7 alle investeringer knyttet til bygg, inkludert aktiverbare oppgraderinger, som Avinorkonsernet gjør – uavhengig av om investeringen gjelder utleide arealer eller areal tilknyttet lufthavndrift. Finansielle tall fra denne eiendomsdriften vil bli inkludert som omfattet, men ikke i henhold til taksonomien («eligible, not aligned»).

Bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20)

For Avinorkonsernet omfatter aktiviteten innen dette området stort sett anskaffelser av kjøretøy knyttet til vedlikehold av rullebaneområder, taksebaner og tilstøtende internveier. Store deler av anskaffelsene gjelder dermed brøytekjøretøy og andre kjøretøy for å kunne holde lufthavnene åpne for flytrafikk. Personkjøretøy (varebiler og personbiler) som benyttes som servicebiler i og utenfor rullebaneområdet eller vaktkjøretøy er ikke inkludert i aktiviteten.

Ettersom trafikkinntektene Avinorkonsernet innkrever for bruk av lufthavnene er integrerte helhetstjenester hvor det i forskrift er definert hva som skal inngå, er det ansett at det ikke er mulig å dekomponere trafikkinntekter og tilordne en andel av inntektsstrømmen til leveranser av bakkehåndtering.

Vedlikehold av veier og motorveier (CE 3.4)

For Avinorkonsernet omfatter aktiviteten innen dette området alle reasfalteringsprosjekter for rullebaneområder, taksebaner og andre internveier på lufthavnene.

Vurderinger av om omfattede aktiviteter er bærekraftige i henhold til EU-taksonomien

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Kriteriene til vesentlig bidrag for aktivitet 7.7 kan oppfylles på ulike måter, hvor det er utformet ulike krav til bygninger oppført før eller etter 31. desember 2020. Majoriteten av Avinors bygningsmasse består av bygninger fra før 2020. Her settes det krav til at bygningen må ha EPC-klasse A for å oppfylle kriteriene. Alternativt til å ha EPC-klasse A kan bygg oppfylle kriteriene til vesentlig bidrag hvis det tilstrekkelig kan dokumenteres at bygningen er blant topp 15 prosent av regional eller nasjonal bygningsmasse,

målt i primærenergibehov. Ingen av Avinors lufthavner eller annen eiendom oppfyller dette kriteriet per i dag. For bygninger konstruert etter 31. desember 2020 må kriteriene for vesentlig bidrag til aktiviteten «Konstruksjon av nye bygninger» (CCM 7.1) oppfylles. Dette vil gjelde både nye og pågående byggeprosjekter i Avinor med ferdigstillelse etter denne datoen. For aktiviteten stilles det også krav til å ikke gjøre vesentlig skade på klimatilpasning (DNSH 2). Avinor har utført analyser av fysisk klimarisiko for alle lufthavnenes ulike geografiske lokasjoner som inkluderer relevant fysisk klimarisiko basert på klimascenarioer. Klimarisikoanalysene oppfyller de fleste kriteriene gitt av taksonomien, men Avinor har ikke utarbeidet konkrete tiltaksplaner for hver lokasjon og oppfyller derfor ikke alle DNSH 2-kriteriene for Aktivitet 7.7. Det vil arbeides med å utarbeide en konkret tiltaksplan for de identifiserte risikoene. Aktivitet 7.7 rapporteres derfor ikke som i henhold til taksonomien.

Bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20)

For at anskaffelser knyttet til bakkehåndtering for lufttransport skal anses som i henhold til taksonomien, stilles det i stor grad krav til at kjøretøyene som anskaffes er nullutslippskjøretøy. Avinorkonsernet jobber aktivt og bevisst med utslippsreduksjoner innen kjøretøyparken, men foreløpig er det for lav tilgjengelighet av tunge nullutslippskjøretøy som på en tilstrekkelig måte kan benyttes til brøyte- og vedlikeholdstjenester på lufthavnene. Tilgangene innen aktivitet 6.20 rapporteres dermed som ikke i henhold til taksonomien.

Vedlikehold av veier og motorveier (CE 3.4)

For at aktiviteten knyttet til vedlikehold og asfaltering av rullebaner, taksebaner og internveier skal anses som i henhold til taksonomien, stilles det krav til at større deler av ressursene og materialene som inngår i arbeidet skal være gjenvunnet og bli gjenvunnet. Asfaltering av rullebaner o.l. benytter i hovedsak jomfruelig asfalt da det stilles strenge krav til kvalitet. Avinorkonsernet jobber aktivt og bevisst med sirkulærøkonomi, men det er foreløpig ikke mulig oppfylle kvalitetskravene for asfaltering av rullebaner ved bruk av gjenvunnet asfalt. Tilgangene innen aktivitet 3.4 rapporteres dermed som ikke i henhold til taksonomien.

Overholdelse av sosiale minimumskrav

Sosiale minimumskrav refererer til sosiale standarder som må etterleves for Avinors økonomiske aktiviteter om de skal anses til å være i henhold til taksonomien. Dette innebærer at virksomheten har prosesser som samsvarer med OECDs retningslinjer for multinasjonale foretak og FNs veiledende prinsipper for menneskerettigheter, de åtte grunnleggende konvensjonene i erklæringen om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen, og verdenserklæringen om menneskerettigheter. Avinors aktiviteter utføres i samsvar med sosiale minimumskrav.

Menneskerettigheter: Avinor er underlagt norsk lov, og gjennom både Loven for offentlige anskaffelser § 5 og Åpenhetsloven, er selskapet forpliktet til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECD-retningslinjer og FNs verdenserklæring om menneskerettigheter. Avinor har kartlagt og vurdert potensiell negativ påvirkning/skade ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser. Avinor har ikke avdekket faktiske forhold hvor selskapet har påvirket negativt eller påført skade

på egne ansatte, arbeidere i verdikjeden eller andre sårbare grupper. Konsernet har identifisert potensiell negativ påvirkning i verdikjeden for tjenester og varer innen bygg og anleggssektoren og arbeider proaktivt med å redusere disse gjennom oppfølging, kontroller, bakgrunnsundersøkelser og kontraktskrav av tredjeparter. Prosessen for å håndtere potensiell negativ påvirkning/ skade er integrert i selskapets prosesser for anskaffelser og kontraktoppfølging. Avinor har implementert sanksjonsbestemmelser i kontraktsvilkår for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og identifiserte utfordringer i bygg- og anleggsbransjen. Selskapet har varslingskanaler for egne ansatte og tredjeparter.

Korrupsjon og bestikkelser: Selskapet har etablert et antikorrupsjonsprogram. Avinor har implementert forebyggende tiltak ovenfor både egne ansatte og kontraktsparter for å forebygge, begrense og avhjelpe faktisk og potensiell risiko for korrupsjon gjennom konsernets strategier og prosedyrer. Konsernet har innført generelle tiltak og mer spesifikke tiltak spesielt rettet mot risikoutsatte områder og roller i konsernet. Tiltakene omfatter aktiviteter både oppstrøms og nedstrøms i Avinors verdikjede. Blant de viktigste tiltakene trekkes frem:

- Konsernets etiske retningslinjer. Disse gjennomgås og oppdateres gjennom konsernets årlige rutiner for risikovurdering av compliance-risikoer og tilhørende tiltak. Risiko for korrupsjon og bestikkelser er inkludert i konsernets vurdering av compliance-risiko.
- Det gjennomføres årlig en prosess for risikostyring av compliance-risiko, inkludert korrupsjon og bestikkelser, hvor konsernledelsen er involvert. Ved behov involveres også konsernstyret.
- Årlig pliktig deltakelse i opplæring av etiske retningslinjer og dilemmatrening, inkludert dilemmaer knyttet til korrupsjon og bestikkelser.
- Dilemmatrening med styret, ledergrupper og risikoutsatte ansatte (som supplement til obligatorisk e-læring for alle ansatte).
- Kontinuerlig informasjon og kommunikasjon til ansatte for å sikre kompetanse og bevissthet i interne kommunikasjonskanaler.
- Fullmaktstrukturer for signering og beslutning av kontrakter.
- Habilitetsvurderinger i forbindelse med anskaffelser og kontraktinngåelser.

Skatt: Alle selskaper i Avinorkonsernet er forpliktet til å gjennomføre sine skatteforhold i samsvar med alle relevante lover, regler, forskrifter, rapportering og opplysningskrav.

Rettferdig konkurranse: Selskapet har etablerte retningslinjer for ansatte, samt implementert treningsprogram, med rutiner for habilitetsvurderinger og fullmaktstrukturer. Dette for å sikre bevissthet og forebygge risiko for konkurransevridding. Avinor er underlagt regelverket for offentlige anskaffelser som skal sikre rettferdig konkurranse ved anskaffelser.

Måling av resultater

Rapportering på resultatindikatorene omsetning, investeringer (capex) og driftskostnader (opex) er alle beregnet i samsvar med regnskapsstandardene benyttet for Avinorkonsernet.

Inntekter

I 2025 utgjør konsernets totale inntekter 13 912 millioner kroner, og fordelingen av inntekter fremgår av note 5 til konsernregnskapet.

Regulerte inntekter som Avinor krever inn for bruk av lufthavnene eller flygeledertjenester er integrerte helhetstjenester, og inntektsstrømmene knyttet til trafikkinntekter samsvarer ikke med noen taksonomiaktiviteter. Avinor har på enkelte lufthavner inntekter knyttet til bakkehåndtering som ikke inngår som en del av regulerte helhetsleveranser. Disse inntektene er vurdert som ikke vesentlige i taksonomisammenheng, og rapporteres som «ikke-vesentlige inntekter». Avinorkonsernet rapporterer kun inntekter innen en taksonomiaktivitet, og det er dermed ingen risiko for at inntekter telles dobbelt.

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid. Inntekter ved utleie av fast eiendom med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent. I denne omsetningen inngår alle leieinntekter fra kommersiell virksomhet som opererer på Avinorkonsernets eiendommer. Det inkluderer virksomhet i terminalene, som tax-free, restauranter og butikker, og områdene utenfor terminalene som parkering og hotell. Avinor anser at alle disse inntektsstrømmene faller inn i taksonomiaktiviteten anskaffelse og eierskap av bygninger.

Totale leieinntekter i Avinor-konsernet fremkommer i note 5 til konsernregnskapet og beløper seg for 2025 til 5 486 millioner kroner, eller 39 prosent av konsernets totale inntekter. For 2024 rapporterte Avinorkonsernet inntekter på 5 316 millioner som var omfattet av aktivitet CCM 7.7, noe som tilsvarte 44 prosent av inntektene i 2024.

Økningen i inntekter innen aktivitet CCM 7.7 er på 3,2 prosent. Økningen skyldes en kombinasjon av vekst i antall reisende ved Avinorkonsernets lufthavner samt generell prisvekst på leieavtalene for kommersielle arealer. Nedgangen i andel av totale inntekter fra 44 til 39 prosent, skyldes at Avinorkonsernets trafikkinntekter i 2025 har blitt justert ut over normal prisvekst i 2025.

Investeringer (capex)

Kapitalutgifter omfatter tilganger til bygninger, maskiner, inventar og lignende, representert ved anskaffelseskost for kjøp, utvikling eller leie. Den omfatter også anskaffelseskost for kjøp eller utvikling av immaterielle eiendeler. Totale tilganger i 2025 for Avinorkonsernet består av årets tilgang for anlegg under utførelse, som fremgår av note 13 til konsernregnskapet, samt årets tilganger for bruksretteiendeler, som fremgår av note 14 til konsernregnskapet. Totale tilganger i 2025 utgjør 3 299 millioner kroner.

Avinors organisering og interne finansielle oppfølging av investeringer er prosjektbasert. For å kategorisere årets tilganger er det tatt utgangspunkt i prosjektene med tilganger i løpet av året, og basert på prosjektmandater og annen relevant informasjon er prosjektene kategorisert i relevante taksonomiaktiviteter. Det er ingen risiko for dobbeltelling av tilganger ettersom ett prosjekt kun kan bli klassifisert innen en taksonomiaktivitet.

Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Totale investeringer innen anskaffelse og eierskap av bygninger utgjør for 2025 298 millioner kroner, som tilsvarer 9 prosent av årets tilganger.

I 2024 ble det rapportert 88 millioner kroner, tilsvarende 3 prosent av totale tilganger det året. Økningen i investeringer innen aktivitet 7.7 skyldes at Avinor fra og med 2025 har gjort en fornyet vurdering av hvilke prosjekter som skal inngå. Investeringer rapportert for 2024 representerte kun andelen vurdert å vedrøre kommersielt utleide arealer i terminalene, mens investeringer i 2025 omfatter alle aktiverbare investeringer på konsernets bygningsmasser. Avinorkonsernet har til enhver tid flere prosjekter knyttet til påkostninger/oppgraderinger av lufthavnene, både innen kommersielle arealer og arealene knyttet til regulert lufthavndrift. Størrelsen på investeringer varierer noe mellom årene, enkelte år kan det være høyere investeringer om det gjennomføres større oppgraderingsprosjekter eller større leietakertilpasninger i forbindelse med etablering av nye kommersielle leieavtaler.

I tillegg til investeringer knyttet til påkostninger for eksisterende bygningsmasse, bygger Avinorkonsernet nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Konsernet har ikke balanseført noen tilganger knytte til disse prosjektene i 2025 ettersom prosjektene så langt er finansiert av statlige og lokale bidrag. Se ytterligere omtale av disse prosjektene i note 13 til konsernregnskapet.

Bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20)

Totale investeringer innen bakkehåndtering for lufttransport utgjør for 2025 246 millioner kroner, tilsvarende 8 prosent av årets tilganger.

Årets tilganger består av brøytekjøretøyer og større kjøretøy som benyttes for brøyting, feiing og annen drift på lufthavnene. 2025 er første året Avinorkonsernet rapporterer investeringer innen dette området, og det er dermed ingen sammenligningstall å presentere for 2024.

Vedlikehold av veier og motorveier (CE 3.4)

Totale investeringer knyttet til vedlikehold av veier og motorveier utgjør for 2025 399 millioner kroner, tilsvarende 12 prosent av årets tilganger.

Investeringene innen dette taksoniområdet består av reasfalteringsprosjekter på flere av konsernets lufthavner. Hvor mye som investeres i reasfalteringer det enkelte år vil variere alt etter hvor mange lufthavner det vurdert å være reasfalteringsbehov. 2025 er første året Avinorkonsernet rapporterer investeringer innen dette taksoniområdet, og presenterer dermed ingen sammenligningstall for 2024.

Driftskostnader (opex)

Driftsutgifter defineres tilsvarende som andre driftskostnader i Avinors konsernregnskap. Taksonomiens definisjon av driftskostnader tilsier at det kun er utgifter relatert til vedlikehold og utvikling av eiendeler som inkluderes i grunnlaget for de bærekraftige økonomiske aktivitetene som oppfyller kriteriene, og er begrenset til følgende områder:

- forskning og utvikling
- byggrenoveringstiltak
- kortsiktige leieavtaler
- vedlikehold, reparasjon og alle andre direkte utgifter knyttet til vedlikehold av bygninger, maskiner, inventar og lignende som er nødvendig for å sikre at eiendeler fortsetter å fungere effektivt.

I forbindelse med fornyet vurdering av konsernets aktiviteter i taksonomisammenheng for 2025, er også vurdering og klassifisering av driftskostnader vurdert. Basert på dette, er det konkludert at totale driftskostnader som samsvarer med taksonomidefinisjonen beløper seg til 371 millioner kroner for 2025.

I 2025 har Avinorkonsernet driftskostnader eksklusive avskrivninger på 8 625 millioner kroner, og driftskostnader inkludert avskrivninger på 11 109 millioner kroner. Den andelen av driftskostnader som omfattes av taksonomidefinisjonen utgjør hhv. 4,3 prosent og 3,3 prosent av konsernets totale driftskostnader (uten og med avskrivninger) for 2025. Etter en helhetsvurdering av driftskostnader som definert av taksonomien, er det konkludert med at driftskostnader ikke anses vesentlig for Avinorkonsernets forretningsmodell. Driftskostnader rapporteres dermed i sin helhet som «ikke-vesentlige driftskostnader».

Tabell 1

Finansielt år (N)	2025		Taksonomiforenlige aktiviteter spesifisert etter miljømål													
	KPI (1)	Total (2)	Andel aktiviteter som er omfattet av Taksonomien (3)	Taksonomi-forenlige aktiviteter (4)	Andel Taksonomi-forenelige aktiviteter (5)	Begrensning av klimaendringer (6)	Tilpasning til klimaendringer (7)	Vann (8)	Sirkulær økonomi (9)	Forurensning (10)	Biologisk mangfold (11)	Andel muliggjørende aktiviteter (12)	Andel omstillings-aktiviteter (13)	Ikke-vurderte aktiviteter ansett som ikke-vesentlige (14)	Taksonomi-forenelige aktiviteter i det foregående regnskapsåret (N-1) (15)	Andel Taksonomi-forenelige aktiviteter i det foregående regnskapsåret (N-1) (16)
Tekst		MNOK	%	MNOK	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	MNOK	%
Omsetning		13 912	39 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0	0 %
Investeringsutgifter (capex)		3 299	29 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9 %	0	0 %
Driftsutgifter (opex)		371	0 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0	0 %

Tabell 2.1

Rapportert KPI (omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter)			Omsetning										
Regnskapsår (N)			2025		Miljømål for taksonomi-forenelige aktiviteter								
Økonomisk aktivitet (1)	Kode (2)	KPI som er omfattet av taksonomien (andel av omsetning /investeringsutgifter/driftsutgifter som er omfattet av taksonomien) (3)	Taksonomiforenlig KPI (pengeverdien av omsetning / investeringsutgifter/driftsutgifter) (4)	Taksonomiforenlig KPI (andel av omsetning / investeringsutgifter/driftsutgifter som er taksonomiforenlig) (5)	Begrensning av klimaendringer (6)	Tilpasning til klimaendringer (7)	Vann (8)	Sirkulær økonomi (9)	Forurensning (10)	Biologisk mangfold (11)	Muliggjørende aktivitet (12)	Omstillings-aktivitet (13)	Taksonomi-forenlig andel i andel som er omfattet av taksonomien (14)
Tekst		%	Valuta	%	%	%	%	%	%	%	(M dersom det er relevant)	(O dersom det er relevant)	%
Anskaffelse og eierskap av bygninger	CCM 7.7	39 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			0 %
Sum av forenelighet per miljømål					0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			
Samlet KPI (omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter)		39 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabell 2.2

Rapportert KPI (omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter)		Investeringsutgifter											
Regnskapsår (N)		2025			Miljømål for taksonomi-forenelige aktiviteter								
Økonomisk aktivitet (1)	Kode (2)	KPI som er omfattet av taksonomien (andel av omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter som er omfattet av taksonomien) (3)	Taksonomiforenlig KPI (pengeverdien av omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter) (4)	Taksonomiforenlig KPI (andel av omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter som er taksonomiforenlig) (5)	Begrensning av klimaendringer (6)	Tilpasning til klimaendringer (7)	Vann (8)	Sirkulær økonomi (9)	Forurensning (10)	Biologisk mangfold (11)	Muliggjørende aktivitet (12)	Omstillings-aktivitet (13)	Taksonomi-forenlig andel i andel som er omfattet av taksonomien (14)
<i>Tekst</i>		%	NOK	%	%	%	%	%	%	%	<i>(M dersom det er relevant)</i>	<i>(O dersom det er relevant)</i>	%
Anskaffelse og eierskap av bygninger	CCM 7.7	9 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			0 %
Bakkehåndtering for lufttransport	CCM 6.20	8 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			0 %
Vedlikehold av veier og motorveier	CEY 3.4	12 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			0 %
Sum av forenelighet per miljømål					0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			
Samlet KPI (omsetning/investeringsutgifter/driftsutgifter)		29 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

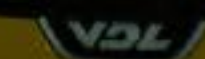


LAVSIKT INNFO
VED BLINKENDE I

100% ELECTRIC



AVINOR



930

EB 57360

4.2.2 Miljøpolicy E1, E2, E4, E5

Kapitlet omtaler Avinors konsernstrategi og -policy knyttet til klima og miljø, samt Avinors arbeid med PRMene identifisert under E1, E2, E4 og E5.

Konsernpolicy klima og miljø

Avinors klima- og miljøpolicy beskriver overordnede prinsipper for dette arbeidet i Avinor. Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon og sørge for at Avinor er en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. Policyen gjelder hele Avinor-konsernet, inkludert alle lufthavner og lokasjoner i Norge.

Avinors ledelse har ansvaret for å fastsette og revidere policyen. Avdelingen for bærekraft har ansvaret for at konsernpolicyen kommuniseres og gjøres tilgjengelig som en del av den overordnede miljøstyringen i konsernet. Linjen har videre det operative ansvaret for å imøtekomme miljøkravene i handlingsplaner sentralt eller lokalt i organisasjonen.

Avinor er sertifisert etter ISO 14001, som sikrer systematikk i samordning og oppfølging av miljøarbeidet og stiller også krav til at klima- og miljøpolicy skal vedtas årlig gjennom ledelsens gjennomgåelse. I henhold til policyen skal Avinor etterleve myndighetspålagte og egne krav og i ISO 14001 er det egne standardkrav på interessentvurderinger som bidrar til tett dialog med interessenter både sentralt og lokalt og som også gir indikasjoner på hva Avinor bør ha søkelys på. Avinor skal ha fullstendig oversikt over sine totale klima- og miljøpåvirkninger og jobbe aktivt med å redusere disse, og klima- og bærekraftsmål skal vektlegges i Avinors beslutninger.

Policyen blir vedlikeholdt gjennom årlig evaluering i ledelsens gjennomgåelse, og vurderes med hensyn til sin effektivitet for å bidra til å oppnå Avinors kortsiktige og langsiktige klima- og miljøstrategi. Policyen kommuniseres til alle ansatte i Avinor og er tilgjengelig offentlig på Avinors hjemmesider.

Klima- og miljøstrategi

Avinor har operasjonalisert konsernets klima- og miljøpolicy i form av en egen klima- og miljøstrategi som omfatter temaene klima, energi, naturmangfold, sirkulærøkonomi og avfallshåndtering, vann og grunn, og fly- og helikopterstøy. Den dekker hovedsakelig egen drift, men også oppstrøms og nedstrøms aktiviteter der det er relevant, for eksempel for reduksjon av klimagassutslipp i scope 3.

For å sikre at interessenters interesser og synspunkter ivaretas i strategien gjennomføres det regelmessig kontakt og møter med relevante myndigheter, flyprodusenter, flyselskaper og finansinstitusjoner. Strategien er offentlig tilgjengelig på avinor.no og er formidlet internt via intranettet og presentert i ulike interne fora.

I 2025 ble Avinors klima- og miljøstrategi revidert og en ny strategi for perioden 2026–2030 ble utviklet. Den nye klima- og miljøstrategien ble vedtatt av Avinors konsernledelse i januar 2026. Den nye strategien følger samme struktur som års- og bærekraftsrapporten, noe som gjør det enklere for interessenter å identifisere sammenhenger mellom rapporteringskravene i henhold til Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen, samt Avinors klima- og miljøpolicy med tilhørende mål, tiltak og nøkkelindikatorer (KPIer).

Tema	Overordnede mål i policy og strategi (2023-2025)	Berørte interessenter
Generelt	- Avinor ønsker å handle og samarbeide med leverandører og partnere som tar miljø på alvor. Der det er mulig skal Avinor prioritere å velge produkter og tjenester som er miljømerkede og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere - Klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur	
Klima	- Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart - Avinor skal sette vitenskapsbaserte kortsiktige og langsiktige klimamål, og årlig redusere utslipp fra egen drift - Avinor skal jobbe sammen med resten av luftfartsbransjen for å tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050	Storsamfunnet Natur Finansmarkeder
Energi	- Avinor skal redusere eget energiforbruk og ved valg av energiløsninger skal selskapet bidra til å utvikle energimarkedet i en renere retning som totalt sett gir mindre klimagassutslipp - Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig ladeinfrastruktur for fremtidens luftfart og for Avinors eget rullende materiell - Avinor skal etablere egen energiproduksjon på utvalgte lufthavner der det er mulig og formålstjenlig - Selskapet skal også redusere eget energiforbruk til oppvarming, nedkjøling og der det ellers er mulig	Natur
Naturmangfold	- Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonale og vesentlig regionale interesser vektlegges spesielt og positive tiltak skal gjennomføres der det er mulig - Tap av natur skal minimeres, og arealinngrep som påvirker truede eller nær truede naturtyper og arter skal unngås	Natur
Sirkulærøkonomi og avfallshåndtering	- Avinor skal jobbe etter sirkulærøkonomiske prinsipper med best mulig bruk av materielle ressurser for å redusere forbruket og produksjonen av ressurser og materialer - I samarbeid med hele verdikjeden skal Avinor unngå at avfall oppstår, og mengden restavfall skal reduseres ved å tilrettelegge for riktig kildesortering	Natur
Vann og grunn	- Avinor skal jobbe for at belastningen på miljø rundt lufthavnene skal være så lav som mulig - Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø - Eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til regelverk og ikke føre til skade for helse eller miljø	Lokalsamfunn Natur Myndigheter
Fly- og helikopterstøy	Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder	Lokalsamfunn Natur

Konsernpolicy for klima og miljø er tilgjengelig for interessenter på Avinors hjemmeside og den deles også ved behov med interessenter.

Alle identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter er underlagt konsernets klima- og miljøpolicy.

De fleste påvirkningene og noen av risikoene er omfattet av strategien for klima og miljø. Risikoene som ikke er direkte omtalt i strategien er identifisert og prioritert i selskapets strategiske risikostyring og følges opp gjennom halvårlige oppdateringer og valideringer.

E1-2 Klima og energi

Begrensning av klimaendringer er reflektert i Avinors klima- og miljøpolicy i form av et overordnet mål om å redusere klimagassutslipp, både i egen drift og i verdikjeden. Ved å redusere eget energiforbruk, vil energien kunne brukes på andre områder som bidrar til ytterligere kutt i klimagassutslipp. I Avinors konsernstrategi, *Avinor mot 2030*, er det besluttet at selskapet skal være en aktiv pådriver for fossilfri luftfart, og dette betyr at selskapet både skal redusere Avinors egne klimagassutslipp og legge til rette for fossilfri luftfart. Tilpasning til klimaendringer reflekteres i konsernpolicyen hvor klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

E2-1 Forurensning

Avinor stiller miljøkrav ved både egne og leverandørers innkjøp av kjemikalier og produkter. Det er etablert vedlikeholdsrutiner for kritisk utstyr, samt beredskapssystemer dersom utilsiktede utslipp skulle skje.

Avinor er underlagt internkontrollforskriften. I denne inngår det en plikt til substitusjon for å erstatte eller minimere bruken av stoffer som gir grunn til bekymring og utfasing av stoffer som gir grunn til svært alvorlig bekymring. Det er etablert en egen prosedyre som beskriver implementeringen av disse kravene, og alle kjemikalier som benyttes ved Avinors lufthavner skal vurderes med hensyn til substitusjon. Dette trer i kraft allerede ved anskaffelse for å sikre ingen, eller minimal bruk av slike kjemikalier.

Prosedyrer for forurensningsberedskap og håndtering av akutte utslipp er forankret i Avinors styringssystemer, som stadfester at Avinor skal eliminere farer og redusere risiko knyttet til blant annet ytre miljø, slik at det ikke oppstår skader på mennesker, materiell eller miljø. Oppdaterte miljørisikoanalyser foreligger for hver enkelt lufthavn i henhold til lufthavnens utslippstillatelse og tankforskrift. Analysene ligger til grunn for den enkelte lufthavns planlegging av forurensningsberedskap, både dimensjonering av materiell og øvelser, samt risikoreduserende tiltak. Hver lufthavn har beredskapsmateriell basert på egen risikovurdering. Ved hendelser iverksettes nødvendig beredskap for å stanse, fjerne og begrense virkningene av forurensningen.

De enkelte lufthavnsesifikke analysene legges til grunn for vurdering av konsernets totale miljørisikoer. Resultatene fra risikoanalysen benyttes i vurdering av risikobildet på lufthavnen og videre opp i konsernet.

E4-2 Naturmangfold og økosystemer

Avinors klima- og miljøpolicy er operasjonalisert gjennom Avinors klima- og miljøstrategi. Strategien omfatter natur av nasjonal og vesentlig regional verdi, med spesielt hensyn til truede arter. Den inkluderer også jordforringelse som følge av forurensning, overbelastning fra kjemisk oksygenforbruk, fjerning av naturlig vegetasjon og nedbygging. Påvirkninger og avhengigheter av økosystemtjenester er ikke omfattet av strategien, men er del av naturrisikoanalysen og tema er planlagt inkludert i revidert strategi fra 2026.

Strategien dekker vesentlige påvirkninger på naturmangfold og økosystemer, dette inkluderer arealbruksendringer og reduksjon av vesentlige påvirkninger på arter og naturtyper. Det er ikke identifisert vesentlige muligheter eller risikoer under E4 i DVA, og strategien omfatter ikke vesentlige muligheter for natur. Det er identifisert vesentlige avhengigheter i naturrisikoanalysen og i DVA.

Strategien gjelder alle områder som eies, leases eller forvaltes, og inkluderer lufthavnenes influensområder, med særlig hensyn til sårbare eller spesielt verdifulle biologiske mangfoldsområder. Den omfatter bærekraftig arealbruk, men ikke landbrukspraksis, da dette ikke er relevant for virksomheten. Strategien dekker forurensning (E2) og tiltak for å minimere negative effekter, inkludert områder i havet.

Strategien inkluderer videre avskoging i verdikjeden. Avinor ønsker å samarbeide med leverandører og partnere som prioriterer miljøet, velge miljømerkede produkter og tjenester, og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere. Klima og miljø skal være sentrale hensyn ved planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

Policy og strategi tar ikke opp produksjon, anskaffelse eller forbruk fra økosystemer som forvaltes for å opprettholde eller forbedre vilkårene for naturmangfold, hvilket vises ved regelmessig overvåking og rapportering av status for naturmangfold og om naturmangfold øker eller minsker. Policy for naturmangfold og økosystemer dekker ikke de sosiale følgene av påvirkninger i forbindelse med naturmangfold og økosystemer, men dette er et tema i Avinors konsernpolicy for etikk, samfunnsansvar og mangfold.

E5-1 Ressursbruk og sirkulær økonomi

Avinor har satt en overordnet ambisjon for avfallshåndtering og sirkulærøkonomi, med ambisjon om «zero waste», kun ressurser i kretsløp. Når det gjelder utgående ressurser, håndteres dette gjennom ambisjon for avfallshåndtering og gjenbruk. Ved å fokusere på å redusere, gjenbruke og resirkulere avfall kan ressursene utnyttes mer effektivt, noe som igjen reduserer behovet for nye råmaterialer og minimerer ressursbruk. Utover dette beskriver ikke policyen overgang fra bruk av jomfruelige ressurser og bruk av sekundære ressurser. Tiltak og strategier for ressursbruk vil samtidig bidra til at mindre avfall genereres.

4.2.3 E1 Klimaendringer

Utslipp av klimagasser er en global utfordring og vil medføre irreversible klimaendringer. For å nå målene i Paris-avtalen må verden bli et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050. Dette krever omfattende tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart. Som en sentral aktør i norsk luftfart har Avinor et betydelig ansvar for å bidra til denne omstillingen. Avinors visjon er å binde Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart. Selskapet erkjenner at både flytrafikk og flyplassdrift påvirker og påvirkes av, klimaendringer. Derfor arbeider Avinor målrettet med å redusere egne utslipp og legge til rette for utslippskutt i luftfarten generelt.

Strategi

E1-1 Omstillingsplan for begrensing av klimaendringer

Hvordan skal Avinor nå klimamålene sine?

Avinor har forpliktet seg til ambisiøse og vitenskapsbaserte klimamål, validert av Science Based Targets initiative (SBTi), høsten 2024. Avinor skal innen 2030 redusere sine absolutte klimagassutslipp i scope 1 og 2 med 42 prosent sammenlignet med 2022. Innen 2050 er målet å redusere absolutte klimagassutslipp i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent fra 2022-nivået. Det kortsiktige målet for scope 1 og 2 er i tråd med Parisavtalens 1,5 °C-scenario og måles som brutto reduksjon i faktiske utslipp. Utslippsmålene inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser. (Se E1-4 for videre detaljer om Avinors klimamål og E1-6 for utslippsstatus).

Det er per i dag ikke etablert et kortsiktig absolutt mål for utslippsreduksjon i scope 3. Dette innebærer at planen ikke fullt ut er i tråd med kravene i ESRS E1 om å fastsette nærmere delmål for alle vesentlige utslippskilder. De største scope 3-utslippene ligger i hovedsak utenfor Avinors direkte kontroll, ettersom de stammer fra flytrafikken. Utslippskutt frem mot 2030 avhenger i stor grad av politiske beslutninger og føringer i Nasjonal transportplan, samt tilgang på bærekraftig flydrivstoff, teknologiutvikling og flåtefornyelse hos flyselskapene. Disse endringene tar tid, og derfor er det satt et langsiktig mål mot 2050.

Avinor har likevel ett engasjementsmål om at 71 prosent av selskapets kunder i kategorien «Bruk av solgte produkter» skal ha vitenskapsbaserte mål innen 2028. Dette engasjementsmålet er knyttet til påvirkning i verdikjeden og omtales derfor ikke videre i klimaomstillingsplanen. Avinor vil utvikle en egen strategi for kundedialog og oppfølging av dette målet.

Planens formål og avgrensning

Klimaomstillingsplanen er utarbeidet i 2025 og fungerer som et sentralt styringsverktøy for å redusere utslipp fra egen drift og for å muliggjøre null og lavutslippsluftfart. Planen bygger på konsernets ambisjon om å være en aktiv pådriver for fossilfri luftfart. Den beskriver de strategiske omstillingsgrepene som skal brukes for å oppnå utslippsmålene, inkludert overgang til nullutslippsløsninger, gradvis innfasing av bærekraftig drivstoff, omstilling fra fossile energikilder, effektivisering av operasjoner og teknologisk utvikling.

Planen omfatter alle tiltak som er nødvendige for å levere 42 prosent utslippsreduksjon i scope 1 og 2 innen 2030. For hvert tiltak beskrives forventet effekt, investeringsbehov, driftskostnader og organisatorisk ansvar. Planen tar også høyde for effekter av idriftsettelsen av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, som for eksempel økt strømbehov og en økt bruk av baneavisingsskjemikalier. Eksempler på tiltak er elektrifisering av kjøretøyparken, overgang til biodrivstoff, fossilfri energiforsyning og energieffektivisering. Ved måloppnåelse i 2030 forventes elektrisitet, kjøretøy og baneavising å være de største utslippskildene. Avinor har målsetning om videre reduksjoner mot 2050, men har per i dag ingen konkret plan for perioden etter 2030. Dette skyldes i stor grad usikkerhet rundt teknologisk modenhet for tunge kjøretøy/anleggsmaskiner, energimiks, og tilgjengelighet på fossilfrie alternativer for baneavising. Mer detaljerte planer for perioden etter 2030 utvikles når forutsetningene er bedre kjent.

For scope 3 beskriver omstillingsplanen de langsiktige strategiene for å redusere utslipp fra lufttrafikk og muliggjøre fossilfri luftfart i Norge innen 2050. Dette inkluderer drift av internasjonal testarena for null- og lavutslippsfly, effektivisering av luftrommet, og tilrettelegging for økt bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF). Tiltakene avhenger av samarbeid med flyselskaper, myndigheter og leverandører, da Avinor har begrenset direkte kontroll over utslipp fra flytrafikken. Det er metodisk krevende å beregne pålitelige estimater for utslippskutt fra disse tiltakene. Effekten avhenger for eksempel av beslutninger utenfor Avinors kontroll, som omsetningskrav for SAF satt av EU og norske myndigheter og hvor raskt flyselskapene tar i bruk nye null- og lavutslippsteknologier. I tillegg skjer store deler av de potensielle utslippsreduksjonene i høyere luftlag, mens Avinor hovedsakelig rapporterer utslipp knyttet til Landing and Take-Off (LTO)-syklusen. Der det er mulig, drøftes effekt i E1-3.

En samlet oversikt over tiltakene innen scope 1, 2 og 3 finnes i seksjon E1-3.

Finansiering og porteføljestyring

Tiltak i scope 1 og 2 planlegges for gjennom selskapets langsiktig porteføljeplan (LPP). For perioden 2026-2030 anslås investerings- og kostnadsbehov til å ligge fra 424 MNOK, inkludert både nye investeringer og økte driftskostnader. Det må imidlertid presiseres at kostnadsnivået presentert er basert på estimater og det er betydelig usikkerhet i tallene. Beløpene er brutto og inkluderer ikke besparelser fra redusert energiforbruk, lavere vedlikeholdskostnader, dekningsbidrag fra lade-/energirelaterte tjenester eller mulige offentlige støtteordninger (f.eks. Enova). Kostnadsbildet kan endres i takt med teknologiutvikling og rammevilkår, og LPP revideres halvårlig for å sikre dynamisk prioritering.

Tiltakene er ikke inkludert i taksonomiforordningen.

Når det gjelder investering knyttet til arbeidet mot fossilfri luftfart er det gjennom NTP bevilget 1 milliard kroner til omstilling av luftfarten og det er i statsbudsjettet for 2026 satt av 50 MNOK til internasjonal testarena. Tiltak og incentiver for fossilfri luftfart utvikles i tett dialog med Avinors eier, Samferdselsdepartementet, og omtales i seksjonen «Planlagte ressurser i Nasjonal transportplan» i seksjon E1-3.

Risiko og avhengigheter

Oppnåelse av Avinors utslippsmål avhenger av flere forhold utenfor selskapets direkte kontroll. En sentral risiko er at nødvendig teknologisk utvikling ikke skjer raskt nok, særlig når det gjelder nullutslippsteknologi for tunge kjøretøy og fossilfrie alternativer for baneavising. Det er også betydelig markedsusikkerhet, der tilgang på biodiesel, SAF og nye energibærere påvirkes av prisnivå, produksjonskapasitet og internasjonale rammebetingelser. Utslippsreduksjoner knyttet til elektrisitet forutsetter også en grønnere europeisk energimiks enn i dag. Regelverksendringer, som justeringer i støtteordninger og omsetningskrav, kan endre både kostnader og gjennomførbarhet for sentrale tiltak. Flere av de planlagte tiltakene krever dessuten tett samarbeid med andre aktører og leverandører, noe som gjør Avinor avhengig av eksterne beslutninger og framdrift. Det foreligger også risiko for innelåste utslipp dersom dagens fossile kjøretøy, maskiner og infrastruktur ikke kan fases ut i tide, eller dersom tilgangen på nye teknologiske løsninger uteblir.

Styring og oppfølging

Klimaomstillingsplanen er integrert i Avinors overordnede strategi og styringsstruktur. Konsernledelsen godkjenner planen og vil følge den opp gjennom kvartalsvise gjennomganger. Divisjon Bærekraft, Konsept og Infrastruktur (BKI) koordinerer arbeidet, mens linjeorganisasjonen/lufthavnene har det operative ansvaret for lokale tiltak.

Avinor har etablert systemer for å sikre kvalitet og etterlevelse i klimaomstillingsarbeidet. Dette inkluderer:

- Akkreditering i bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA) for Avinors største lufthavner, tredjepartsverifisert
- Miljøstyring sertifisert etter ISO 14001
- Årlig revisjon og internkontroll av miljøarbeidet
- Integrering av klimarisiko i konsernets risikostyring

Klimaomstillingsplanen ble godkjent av Avinors konsernledelse desember 2025. Det er for tidlig å evaluere samlet fremgang, men betydelige utslippsreduksjoner forventes fra januar 2026 når biogassanlegg på Svalbard settes i drift. Status for hvert tiltak omtales i E1-3, og helhetlig utslippsutvikling fra 2022 til 2025 vises i E1-6.

Avinor AS er ikke ekskludert fra EU’s Paris Aligned Benchmarks.

E1 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell
Robusthetsanalyse

Avinor har utført en robusthetsanalyse av sin strategi og forretningsmodell for å vurdere i hvilken grad denne er tilpasningsdyktig ovenfor vesentlige risikoer og påvirkninger, samt utnytte identifiserte muligheter. Analysen er basert på klimarisiko- og scenarioanalyser og omfatter hele verdikjeden, med særlig vekt på forhold som Avinor kan påvirke direkte. Vurderingene dekker

kort, mellomlang og lang sikt, i tråd med scenarioanalysene. Se IRO E1 for nærmere beskrivelse av klimarisiko- og scenarioanalysene som robusthetsanalysen baserer seg på.

Avinors samfunnsoppdrag fastsettes av eier, og innebærer å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og bærekraftig måte og den skal sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende.

Samfunnsoppdraget danner grunnlaget for Avinors forretningsmodell, hvor inntektene hovedsakelig kommer fra trafikkinntekter og leieinntekter fra kommersielle aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Begge inntektskategoriene er direkte avhengige av trafikkvolum gjennom antall flybevegelser og antall passasjerer, og overskuddet fra de lønnsomme lufthavnene benyttes til å finansiere ulønnsomme, i det som betegnes som Avinor-modellen.

Avinors forretningsmodell er med andre ord tett knyttet til luftfart og i klimarisikoanalysen er det identifisert både fysiske klimarisikoer og overgangsrisikoer som vil kunne legge betydelig press på forretningsmodellen dersom tiltak både i og utenfor Avinor ikke gjennomføres (se ESRS 2 SBM-3 for en detaljert beskrivelse av PRMer):

Fysisk klimarisiko:

Klimaendringer kan medføre økte investerings- og driftskostnader knyttet til tilpasning av lufthavninfrastruktur for å sikre sikker og stabil drift. Over tid kan dette svekke bærekraften i Avinor-modellen dersom lønnsomheten ved de største lufthavnene ikke lenger overstiger tapene ved de ulønnsomme lufthavnene. Et slikt finansieringsgap må dekkes gjennom økte inntekter eller statlige tilskudd, og vil i siste instans i praksis belastes samfunnet.

Overgangsrisiko og -mulighet:

Overgangsrisikoer knytter seg blant annet til økte kostnader som følge av myndighetskrav, risiko for feilinvesteringer, samt endrede reisevaner hos mer klimabevisste kunder. Dette kan føre til redusert etterspørsel etter flyreiser og tilhørende inntektsbortfall. Som ved fysisk klimarisiko vil økte reisekostnader i praksis representere en samfunnsøkonomisk kostnad.

Samtidig vurderer Avinor at en vellykket omstilling til fossilfri luftfart kan styrke forretningsmodellen gjennom økt markedsandel, forbedret inntjening og høyere marginer, og dermed bidra til betydelig samfunnsverdi.

Robusthet i forretningsmodell og strategi

Avinors forretningsmodell følger direkte av samfunnsoppdraget med å eie, drive og utvikle lufthavner, og ligger dermed i stor grad fast, forutsatt at samfunnet ser det formålstjenlig å opprettholde dagens lufthavnstruktur og tjenestetilbud. Hvorvidt dette er formålstjenlig på lenger sikt avhenger i stor grad av om bransjen lykkes med omstillingen til fossilfri luftfart.

Avinor’s strategi fremmer derfor omstillingen, både internt og i bransjen som helhet, noe som også reflekteres i konsernstrategien som stadfester at Avinor skal være en aktiv pådriver og tilrettelegger for fossilfri luftfart. Avinors strategi anses derfor være robust i den forstand at omstilling er prioritert i strategien. Tilpasningen av driften til ambisiøse klimamål og omstilling av bransjen krever imidlertid betydelige kapitalinvesteringer, og nødvendige løsninger anses fortsatt som umodne. Avinors forretningsutsikter er derfor i stor grad avhengig av politisk vilje og handling. Uten politikk og statlig finansiering som støtter opp under tiltak og initiativer vil luftfartsbransjen ha utfordringer med å omstille seg.

Begrensning av klimaendringer, Energi og Overgangsrisiko

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Begrensning av klimaendringer	Klimagassutslipp fra Avinors virksomhet og i verdikjeden	Klimagassutslipp fra Avinors egen virksomhet og verdikjede har en negativ påvirkning på klimaet. I verdikjeden regnes utslippene som omfattes av scope 3, inkludert utslipp fra flyvninger opp til 3000 fot. I tillegg tas det hensyn til utslipp fra flyvninger i høyere luftlag, selv om disse ikke inngår i GHG-regnskapet under scope 3	FNP	Klima- og miljøpolicy	- Elektrifisering av kjøretøyparken - Biodiesel til Avinors kjøretøypark - Fossilfri baneavising - Bruk av biodiesel i reservekraft - Biogassanlegg på Svalbard - Energioptimalisering - Optimalisering av inn- og utflygningsrutiner - Elektrifisering av luftfarten - Bærekraftig flydrivstoff (SAF)	E1-6 Klimagassutslipp scope 1, 2 og 3	- Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 % innen 2030 71 % av de som er ansvarlige for utslippene knyttet til bruk av solgte produkter skal ha vitenskapsbaserte mål innen 2028 - Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 % innen 2050 15 % kurvede innflygninger på Oslo lufthavn i 2026 - Mulighet for kurvede innflyvninger ved alle Avinor-lufthavner innen 2028
	Ikke-CO2-utslipp i verdikjeden - utslipp i høyere luftlag	Under spesifikke atmosfæriske forhold kan det dannes kondensstriper og cirruskyer, som øker den radiative påvirkningen og fører til kortvarig, men betydelig oppvarming. Utslipp av NOx i høyere luftlag kan stimulere dannelsen av ozon, noe som ytterligere forsterker luftfartens bidrag til global oppvarming. Tiltak for effektivisering av luftrommet er derfor viktige for å redusere både direkte og indirekte klimaeffekter fra luftfarten	FNP	Klima- og miljøpolicy	Forskning og utvikling - luftromoptimalisering	N/A	Mål ikke satt
	Risiko for feilinvesteringer	Investering i hydrogen- og elektrifiseringsinfrastruktur for null- og lavutslippsfly krever betydelig kapital, langsiktig planlegging og tilstrekkelig nettkapasitet. Avinor risikerer å overinvestere i nettforbindelser og energiforbedringer som kanskje ikke blir nødvendige, eller å møte kritikk dersom infrastrukturen ikke holder tritt med fremtidige behov	R	Klima- og miljøpolicy	- Forskning og utvikling (Internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy, Nordic Network for Electric Aviation, TULIPS) - Oppfølging og dialog med nettselskaper	N/A	Mål ikke satt
	Færre reisende grunnet dyrere billetter og endring i reisevaner	Økte klimarelaterte avgifter og kostnader gir økte priser og lavere etterspørsel etter flyreiser. Passasjerers reisevaner endres, noe som resulterer i færre gjennomførte reiser og at flere reiser erstattes med andre transportformer. Dette medfører igjen et inntektsbortfall for Avinor	R	Klima- og miljøpolicy	- Bærekraftig flydrivstoff (SAF) - Elektrifisering av luftfarten - Forskning og utvikling - luftromsoptimalisering	N/A	Mål ikke satt
Energi	Nye former for fossilfri transport og ny luftmobilitet gjør det mulig for Avinor å utvide sine tjenestetilbud og dra nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger.	Nye former for fossilfri lufttransport gir Avinor muligheten til å diversifisere egne forretningsaktiviteter. Dette kan gi nye inntektsstrømmer ettersom Avinor utvider tjenestetilbudet og drar nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger. Videre kan det styrke Avinors omdømme	M	Klima- og miljøpolicy	- Elektrifisering av luftfarten - Bærekraftig flydrivstoff (SAF)	N/A	Mål ikke satt
	Energiforbruk fra Avinors virksomhet	Bruk av fossile energikilder fører til at Avinor har en negativ effekt på klima	FNP	Klima- og miljøpolicy	- Biogassanlegg på Svalbard - Energioptimalisering	E1-5 Energiforbruk og energimiks	Redusere Avinors eget energiforbruk (temperaturkorrigert) til drift av eksisterende bygg og anlegg med 10 % innen utgangen av 2028

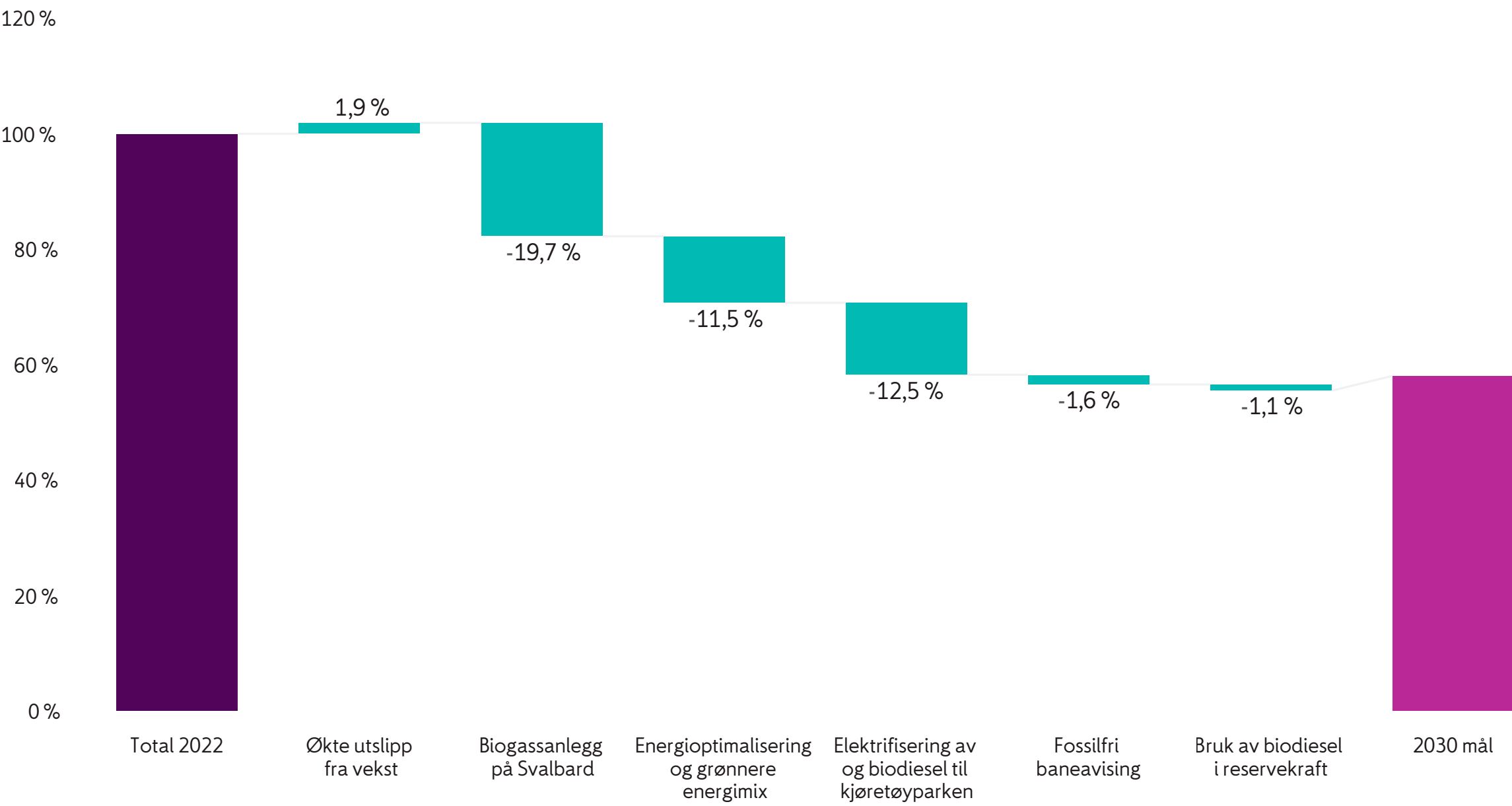
Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer

Tiltakene nedenfor inngår i Avinors klimaomstillingsplan og viser hvordan selskapet jobber med å redusere klimagassutslipp fra egen drift og i verdikjeden.

Figur E1-3.1 illustrerer effekten av planlagte tiltak for scope 1 og 2. Uten tiltak forventes en moderat økning i utslipp mot 2030, hovedsakelig grunnet mer bruk av baneavising kjemikalier. De blå søylene viser beregnet reduksjon fra de ulike tiltakene og illustrerer at alle tiltakene er nødvendig for å nå utslippsmålet. Etter gjennomføring forventes utslippene å være 7 597 tCO₂e, markert med den rosa søylen som representerer Avinors mål for 2030.

Reduksjon av tCO₂e fra egen drift - scope 1 og 2 (lokasjonsbasert)
Grafen viser forventet utslippsreduksjon basert på tiltak planlagt per 2025



Tiltak innen egen drift

Elektrifisering av kjøretøyparken

Avinor har en maskinpark på rundt 1700 kjøretøy/maskiner, hvorav over 800 er tunge kjøretøy som for eksempel brøytebiler, snøfresere, hjullastere, lastebiler og busser. I kjøretøyparken er det Avinors tunge kjøretøy som er hovedansvarlig for drivstofforbruket på selskapets lufthavner og dermed CO₂-utslippet. I 2022 sto kjøretøyparken for ca. 30 prosent av Avinors samlede klimagassutslipp (scope 1 og 2). Dette til tross for at det allerede var faset inn ca. 1 million liter biodiesel til bruk på Avinors tunge kjøretøy i 2022. For å redusere klimagassutslipp fra kjøretøyparken, har elektrifisering vært et prioritert tiltak i over ti år. Fossildrevne kjøretøy erstattes fortløpende med elektriske alternativer ved nyanskaffelser, der dette er teknisk og operasjonelt mulig. I 2025 utgjorde nullutslippskjøretøy (person- og varebil) 40 prosent av kjøretøyparken, med mål om 46 prosent innen 2026. Store deler av Avinors bussflåte ble elektrisk i løpet av 2023/2024, da 13 elbusser ble idriftsatt. Totalt har Avinor 21 elektriske busser og i tillegg noen fossile busser i reserve.

For tyngre kjøretøy, der teknologien fortsatt er under utvikling, samarbeider Avinor tett med leverandører og partnere. I 2024 ble Avinors første elektriske lastebil kjøpt inn og en elektrisk 20 tonns hjullaster ble testet ved Oslo lufthavn. Det er svært aktuelt for Avinor å følge med på teknologiutviklingen for tunge kjøretøy, for å sikre krav om nullutslipp/biogass i segmenter der dette er tilgjengelig. Høsten 2025 ble en helelektrisk kjemikalieutlegger på Oslo lufthavn testet. Videre ble det igangsatt mulighetsstudie og utviklingsprosjekt innen andre segmenter av tunge kjøretøy der det kan bli mulig med nullutslippsteknologi på sikt.

Biodiesel til Avinors kjøretøypark

Der elektrifisering ikke er mulig, benyttes biodiesel som et viktig virkemiddel for å redusere utslipp. I 2024 ble det inngått en ny avtale med krav om leveranser utover omsetningskravet. Åtte lufthavner har allerede erstattet mesteparten av den fossile dieselen med biodiesel. For å øke innfasingen frem mot 2030 må Avinor investere i ny tankinfrastruktur, med ny tank planlagt i blant annet Tromsø (2026) og Harstad/Narvik. Målet er at 70 prosent av dieselen som brukes i 2030 skal være biodiesel.

Avinor kombinerer elektrifisering og biodrivstoff for å sikre fleksibilitet og robusthet, og legger til rette for overgang til nullutslippskjøretøy og biogass der det er mulig. Tiltakene i kjøretøyparken forventes samlet å redusere klimagassutslippene med cirka 1 600 tonn CO₂e per år, tilsvarende 12,5 prosent av scope 1 og 2-utslippene fra 2022. I 2025 er besparelsen på ~ 130 tonn CO₂e sammenlignet med 2022.

Fossilfri baneavising

Drift av lufthavnene på vinterstid krever omfattende bruk av avisingskjemikalier på rulle- og taksebaner for å opprettholde tilstrekkelig friksjon for at flyene skal kunne lande og ta av på en trygg måte. Avisingskjemikalier inneholder fossilt karbon som frigjøres som CO₂ ved biologisk nedbrytning, og bidrar derfor til klimagassutslipp. I 2022 utgjorde klimagassutslipp fra baneavising kjemikalier om lag 11 prosent av Avinors totale direkte utslipp. Forbruk av baneavising kjemikalier forventes å øke i årene fremover som følge av klimaendringene som gir mildere og mer ustabile vintre.

Det finnes foreløpig få, eller ingen, kommersielt tilgjengelige fossilfrie alternativer, men Avinor ønsker de kommende år å samarbeide med nordiske flyplassoperatører for å stille felles krav til leverandører. Et innledende scoping prosjekt er planlagt i 2026, men fossilfrie løsninger forventes først tilgjengelig rundt 2029–2030. Når tilgjengelig vil Avinor prioritere innfasing av fossilfri formiat ved Oslo lufthavn, som har det største forbruket av baneavising kjemikalier. Ved 50 prosent innfasing av fossilfri baneavising (L50) på Oslo lufthavn kan utslippene reduseres med om lag 210 tonn CO₂e per år.

Bruk av biodiesel i reservekraft

Avinor vurderer også overgang fra fossil diesel til biodiesel i reservekraftaggregater. Dette er allerede testet med gode resultater ved Bergen lufthavn, som har som mål å bruke 100 prosent biodiesel innen 2030. Økt innfasing er også planlagt ved flere andre store lufthavner. Selv om reservekraft kun utgjør en liten andel av Avinors totale utslipp i scope 1 og 2, vil tiltaket redusere utslippene med omtrent 1 prosent (~140 tonn CO₂e/år) og dermed bidra til en helhetlig utslippsreduksjon.

Tiltak innen energi

Biogassanlegg på Svalbard

Avinor bygget i 2025 et nytt kraftvarmeanlegg som både produserer elektrisitet og varme med biogass (LBG) som energibærer på Svalbard lufthavn. Anlegget består av tre mikrogassturbiner, eksosvarmeveksler og biogasskjel, og skal levere 195 kW elektrisitet og 780 kW varme – nok til å dekke lufthavnens energibehov fossilfritt hele året. Installasjonen ble gjennomført høsten 2025, og prøvedrift er planlagt startet i januar 2026. Tiltaket forventes å gi en reduksjon på rundt 2 500 tonn CO₂e, som er ca. 20 prosent av Avinors samlede utslipp i scope 1 og 2 basert på 2022-tall. Biogassanlegget blir dermed det viktigste enkeltstående tiltaket for å redusere utslipp fra egen drift. Svalbard Energi, som Svalbard lufthavn får energi fra, reduserte utslippene fra energiproduksjonen med ca. 43,5 prosent ved overgang fra kull til diesel. Fra 2026 vil lufthavnen ha egen fossilfri leveranse av både strøm og fjernvarme. Utslippene i 2025 var totalt ca. 1100 tCO₂e lavere enn i 2022, en reduksjon på 58 prosent.

Energioptimalisering og energiomstilling

Avinors bygningsmasse og infrastruktur forsynes i hovedsak med innkjøpt elektrisitet. I tillegg er enkelte lufthavner tilknyttet fjernvarmenett, mens andre produserer deler av sitt eget energibehov gjennom bruk av sjøvann, grunnvarme og solenergi. Energiforbruket i virksomheten har direkte betydning for konsernets samlede klimagassutslipp, og det er derfor et sentralt område i arbeidet med å redusere miljøpåvirkningen. Avinor etablerte derfor i 2025 et konsernomfattende prosjekt for energioptimalisering. Målet er å redusere Avinors eget energiforbruk til drift av eksisterende bygg og anlegg med 10 prosent innen 2028, sammenlignet med 2023-nivået. Forbruket vil korrigeres for temperatur, ekskludere lading av kjøretøy og viderefakturert strøm, samt inkludere bruk av egenprodusert strøm. Ved store arealendringer, samt store målestrukturendringer, vil endret forbruk avviksforklares i energirapporteringen. Prosjektet skal identifisere og gjennomføre lønnsomme energiltak med kort tilbakebetalingstid, øke intern kompetanse, og optimalisere sentrale driftsanlegg (SD) og energioppfølgingssystemer (EOS), kartlegge og implementere brukerbetalning, kartlegge og optimalisere målerstrukturen samt smart energistyring. Det er forventet at tiltakene vil gi varige lavere

driftskostnader og bidra til å redusere Avinors samlede klimagassutslipp. Avinor har lagt en langsiktig plan med en ramme på 80 millioner kroner til energibesparende tiltak i perioden 2025 til 2029. Faktisk tildeling av midler til prosjektet fordrer konkrete tiltak og prosjektbegrunnelse for å frigi midler fra rammen. I 2025 ble det investert ca. 10 millioner i tiltak som er estimert til å gi besparelser på 1,9 GWh (7 prosent av mål), dette inkluderer etablering av måleinfrastruktur, tilrettelegging av mer datadrevet støtteverktøy, og pilotering av ny teknologi (primært utvidelser av SD-anlegg).

Klimagassutslipp fra energi forventes redusert med rundt 1 500 tonn CO₂e i 2030, tilsvarende 11,5 prosent av Avinors samlede scope 1- og 2-utslipp i 2022. Reduksjonen skyldes i hovedsak en lavere utslippsfaktor for strøm som følge av grønnere energimiks i Europa, men også tiltak i energioptimaliseringsprosjektet, som skal redusere forbruket med ca. 24,5 GWh årlig. Utslippsfaktoren for strøm er anslått å være om lag 40 prosent lavere i 2030 enn i 2022 (fra 19,1 til 11,2 gCO₂e/kWh). I 2025 var utslipp fra innkjøpt elektrisitet nærmere 1390 tCO₂e lavere enn i 2022.

Klimaomstillingen vil også kreve utvikling og tilrettelegging for nye energibærere, både for flytrafikken og for egen drift. Avinor har etablert et dedikert energiomstillingsprogram som fokuserer på tiltak relatert til hensiktsmessig etablering av infrastruktur, egen kraftproduksjon og styring. Energiomstillingsprogrammet består av arbeidspakker innen elektrifisering, hydrogen, egen kraftproduksjon, storskala solkraftproduksjon og energistyringssystem. I 2025 var programmet blant annet ansvarlig for oppsett av lader for elfly ved Stavanger og Bergen lufthavn, etablering av hurtigladere på flere lufthavner (med Enovastøtte) og singering av kontrakt for etablering av solcellepark ved Fagernes lufthavn (planlagt ferdigstilt 2029). Programmet leverer fagekspertise til initiativet «Norge som internasjonal testarena» og sikrer kunnskapsutvikling innenfor relevante ansvarsområder.

Utslippsbesparelser fra energiomstillingen er ikke beregnet, da tiltakene i hovedsak muliggjør utslippskutt i andre kategorier. For eksempel er utbygging av ladeinfrastruktur en forutsetning for å oppnå omstilling av kjøretøyparken.

Tiltak flytrafikken

Optimalisering av inn- og utflygningsprosedyrer

Avinor samarbeider med Luftfartstilsynet og flyselskaper for å utvikle tiltak i luftrommet som reduserer drivstofforbruk og utslipp fra fly- og helikoptertrafikk. Et sentralt fokusområde er optimalisering av inn- og utflyvningsprosedyrer. Kontinuerlig stigning og nedstigning gir effektive operasjoner på vei ut og inn til en lufthavn med lavere klimagassutslipp.

Kurvede innflyginger er et annet viktig tiltak som gir mer direkte ruter og effektiviserer innflygingen og bidrar derfor til betydelige utslippsbesparelser. Besparelser fra kurvede innflyvninger skjer hovedsakelig over 3000 fot og inngår derfor ikke i Avinors klimagassregnskap, som kun inkluderer utslipp knyttet til LTO-syklusen (under 3000 fot), rapportert i scope 3 – kategori 11: «bruk av solgte produkter». Tiltaket er likevel viktig for å redusere de totale klimagassutslippene fra luftfarten, og Avinor har en sentral rolle i implementering av prosedyrer for kurvede innflyginger, tilrettelegging for opplæring, og sikring av tilstrekkelig kapasitet hos

Lufttrafikkjenesten. Det er imidlertid ikke beregnet CO2-besparelser i verdikjeden som følge av tiltaket ettersom dette faller utenfor scope av Avinors klimagassregnskap.

Avinor arbeider kontinuerlig med å innføre prosedyrer for inn- og utflyvning ved sine lufthavner, samt øke bruk av kurvede innflyvninger. Selskapet har definerte mål for dette arbeidet, og fremdrift samt tilhørende målsetninger er beskrevet i detalj i kapittel S3.

Forskning og utvikling - luftromoptimalisering

Avinor jobber med luftromseffektivisering internasjonalt sammen med blant annet Eurocontrol, gjennom forretningsalliansen Borealis, og i interesseorganisasjonene CANSO (Civil Air Navigation Service Organisation) og ACI (Airports Council International).

Videre deltar Avinor i det industrielle forskningsprosjektet SESAR 3 – CONCERTO Sol 2 (2023 - 2026). Prosjektet arbeider med å redusere klimapåvirkning fra utslipp i høye luftlag. Målet er å designe, teste og validere verktøy (Traffic Flow Optimizer) for å oppdage og unngå områder i luftrommet der det er identifisert økt potensiale for å produsere kondensstriper ved gjennomflyging. Ved å ta i bruk slike verktøy som utvikles, og ved å effektivisere luftrommet kan Avinor redusere såkalte non-CO2-utslipp i verdikjeden (scope 3).

Det er ikke gjort beregninger av forventet reduksjon av ikke-CO2-utslipp i verdikjeden eller i høyere luftlag som følge av tiltakene.

Elektrifisering av luftfarten

Internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy

Avinor og Luftfartstilsynet inngikk i 2024 en samarbeidsavtale om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy. Etableringen er et sentralt tiltak for å nå målet om fossilfri norsk luftfart i 2050, og en konkret oppfølging av NTP 2025-2036. Testarenaen vil legge til rette for fremskyndet innfasing av null- og lavutslipps luftfartøy ved å redusere barrierer for testing og demonstrering av ulike løsninger. Testarenaens fremste mål er kunnskapsdeling, slik at hele økosystemet kan trekke læring av testene. Testarena vil gi markedet et felles kontaktpunkt hos Avinor og Luftfartstilsynet med felles prosess fra konsept til test- og demonstrasjonsflygning. Dette inkluderer infrastruktur, luftrom, energi og regulatorisk tilrettelegging, for nasjonale og internasjonale aktører som ønsker å teste og demonstrere null- og lavutslipps luftfartøy i Norge. Avinor stiller med infrastruktur, luftrom og tilgang på energi, mens Luftfartstilsynet stiller med regulatorisk tilrettelegging. Tidlig og aktiv involvering av luftfartsmyndighetene blir løftet frem av markedsaktørene til å ha stor betydning. Dette inkluderer samarbeid med EUs luftfartsmyndighet EASA for å etablere rammeverket for utprøving og demonstrasjon, samt sikre at dette blir en god arena for læring og kompetansebygging.

Testarena omfatter hele landet. Konkrete geografiske lokasjoner for etablering av testfasiliteter blir besluttet i dialog med markedsaktører. Etablering av Norge som internasjonal testarena vil bygge opp under det norske markedet som testområde og

tidlig marked for innføring av null- og lavutslipps luftfartøy. Dette kan bidra til at løsningene som er aktuelle for det norske markedet kommer tidligere til Norge, og vil være et viktig steg på veien mot utvikling av nullutslippsluftfart i større skala globalt. Det finnes per i dag ingen tilsvarende testarena i et operativt miljø i verden.

I 2025 startet flyvninger i det første prosjektet gjennom testarena. 4. august var første flyvning av flyet Beta Alia CX300, som er et elektrisk frakttfly. Operatør for flyvningene er Bristow. Testoperasjonene i 2025 hadde hovedsete i Stavanger, og Bristow tester flyet på en rute mellom Stavanger og Bergen. I løpet av prosjektet (fram til februar 2026), har flyet gjennomført 126 flygninger og en samlet distanse på rundt 8748 nautiske mil i Norge.

Gjennom prosjektet har Avinor fått erfaring med hvordan selskapet må forberede lufthavner for å ta imot elektriske luftfartøy. Dette inkluderer ikke bare infrastruktur, men også blant annet integrasjon med øvrige fly og operasjoner på en lufthavn.

Nordic Network for Electric Aviation (NEA)

Nordic Network for Electric Aviation (NEA) er et samarbeid mellom aktører i de fem nordiske landene. Prosjektet er finansiert av Nordic Innovation, og består av representanter fra flyselskap, lufthavnoperatører og flyprodusenter. Målet er å forsere overgangen til elektrisk luftfart i Norden. Nettverket jobber blant annet med å lage et bedre kunnskapsgrunnlag for hvordan flyruter i regionen kan bli elektrifisert, og hvilke ruter som egner seg spesielt for elektriske fly. Prosjektdeltakerne har sammen laget et kart som inneholder ulike data, som avstand mellom bysentre og flyplasser, rullebanelengde og lengde på flyruter. Nettverket jobber også med å kartlegge ulike måter lufthavner av ulik størrelse kan lade fly.

Siden elektrifiseringstiltakene primært omfatter testing, demonstrasjon og kunnskapsdeling som skal danne grunnlag for fremtidige initiativer, er det ikke gjennomført beregninger av forventede CO2-besparelser i Avinors klimagassregnskap eller øvrige deler av verdikjeden.

Bærekraftig flydrivstoff (SAF)

Sustainable Aviation Fuel (SAF) er det viktigste tiltaket for å oppnå fossilfri luftfart innen 2050. SAF produseres av fornybare råvarer som brukt matolje, avfall og biomasse, eller via syntetiske prosesser. SAF kan brukes i dagens fly og distribueres via eksisterende infrastruktur. Dette gjør SAF til et skalerbart tiltak for å redusere utslipp, særlig på langdistanseflyvninger der elektriske eller hydrogendrevne alternativer synes urealistiske i overskuelig fremtid.

Selv om SAF allerede er tatt i bruk i kommersiell luftfart, utgjør forbruket en svært liten andel av totalt flydrivstoffbruk globalt. For å øke andelen SAF har EU lansert ReFuel EU Aviation-regelverket som vil øke kravet til SAF i flydrivstoff trinnvis over tid, og regelverket er varslet å tre i kraft i Norge fra 2027.

For øyeblikket produseres det ikke tilstrekkelig mengde bærekraftig flydrivstoff til å møte den forventede fremtidige etterspørselen. Det er derfor nødvendig å etablere både produksjonskapasitet og bærekraftige verdikjeder for innsatsfaktorer. For å legge til rette for økt bruk av SAF samarbeider Avinor med relevante nasjonale og internasjonale aktører som har sentrale roller i denne utviklingen, blant annet gjennom prosjektene TULIPS og DICO2F:

TULIPS	TULIPS er et EU-finansiert forskningsprosjekt der Avinor skal demonstrere teknologier for grønn omstilling av lufthavner i perioden 2022-2026. Prosjektet er ledet av Amsterdam lufthavn Schiphol. Arbeidet i prosjektet foregår i tett samarbeid med SINTEF, og Avinors engasjement i prosjektet er i hovedsak knyttet til bærekraftig flydrivstoff (der Avinor leder deler av arbeidet), sirkulærøkonomi, samt forberedelser og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly (lading og hydrogen).
DICO2F	Avinor deltar som partner i det NTNU-ledede prosjektet «DICO2F - Direkte konvertering av CO ₂ og hydrogen til drivstoff». Hensikten med prosjektet er å bedre effektiviteten i produksjon av e-fuels (en type bærekraftig flydrivstoff, SAF) gjennom å se på bruk av katalysatorer i reaksjonene.

Som følge av økende innfasing i henhold til ReFuel EU Aviation forventes utslippsreduksjonen fra SAF i norsk luftfart å øke betydelig frem mot 2050. Forutsatt at drivstoffbruket i norsk luftfart vil være omtrent på dagens nivå, er det anslått at utslippsreduksjonen vil være over 100 000 tonn CO₂ årlig innen 2030, og over 1 million tonn årlig innen 2050. Ettersom Avinors tiltak knyttet til SAF omfatter forskning og utvikling, er det ikke gjennomført beregninger av forventede CO₂-besparelser i Avinors klimagassregnskap eller øvrige deler av verdikjeden.

Oppfølging og dialog med nettselskaper

Elektrifisering av luftfarten krever økt tilgang til kraft, og etableringen av nødvendig infrastruktur innebærer høye kostnader og lange ledetider for utbygging og forsyning frem til Avinors eiendom. For å sikre tilstrekkelig tilgang på strøm til rett tid har Avinor tett dialog med samtlige nettselskaper som forsyner lufthavnene for å oppnå forutsigbarhet og igangsetting av utbygging på optimalt tidspunkt. På lokasjoner med lange ledetider melder Avinor inn behovet til nettselskapet og gjennomgår modenhetsvurdering der nettselskapet vurderer om et prosjekt er klart nok til å knyttes til strømmettet eller få plass i nettkø. Foreløpig er det gjennomført modenhetsvurdering på enkelte lufthavner, primært på sør/Vestlandet.

Drifts- og investeringskostnader

Mange av tiltakene over avhenger av hvor raskt teknologiutviklingen skjer. Det er dermed vanskelig å estimere nøyaktig hva Avinors klimatiltak vil koste i perioden 2025-2030. Avinors klima- og miljøstrategi, samt prosessen med etablering av vitenskapsbaserte klimamål, har blitt behandlet og diskutert i både konsernledelsen og styret de siste årene. Videre ble Avinors klimaomstillingsplan behandlet av Avinors konsernledelse i desember 2025, og kostnadsaspektet igjen diskutert.

Investeringskostnadene for biogassanlegget på Svalbard, utbygging av hurtigladeinfrastruktur og elektrifisering av kjøretøy vil hovedsakelig bli bokført som andre driftsmidler. For prosjekter som strekker seg over tid, kan investeringskostnadene midlertidig føres som anlegg under utførelse før de tas i bruk som driftsmidler. Driftsutgifter knyttet til biodiesel vil i hovedsak bli bokført som andre driftskostnader, mens driftsutgifter for biogassanlegget primært vil omfatte lønn og andre personalkostnader.

Tabell E1-3.1 Ressurser avsatt til handlingsplanen (Beløp MNOK)

Tiltak	Status tiltak	2025		Planlagt		Sum
		Opex	Capex	Opex	Capex	
Elektrifisering av kjøretøyparken*	Pågående	4	33	-	185	222
Biogassanlegg på Svalbard	Gjennomført	0	23	-	2	25
Energioptimalisering eksl. Ladeinfrastruktur	Under arbeid	3	7	21	79	109
Ladeinfrastruktur	Under arbeid	0	5	10	88	103
Biodiesel	Under arbeid	10	-	115	-	125
Fossilfri formiat	Planlagt	-	-	14	-	14
Optimalisering av inn- og utflyvningsrutiner	Under arbeid	-	3	9	-	12
Internasjonal testarena for null- og lavutslipps luftfartøy	Under arbeid	6	11	-	-	16
Sum		23	81	169	354	627

* Tallene inkluderer også innfasing av mindre elektriske kjøretøy

Planlagte ressurser i Nasjonal transportplan (NTP)

For å fremskynde omstillingen til en null- og lavutslippsluftfart har regjeringen prioritert en ramme på 1 milliard kroner til dette formålet i Nasjonal transportplan 2025-2036. Dette inkluderer ca. 50 MNOK for 2025 og 50 MNOK for 2026 samlet til Avinor og Luftfartstilsynet. Regjeringen prioriterer økte ressurser til Luftfartstilsynet og Avinor for å styrke den faglige og regulatoriske utviklingen, og utbygging av nødvendig infrastruktur. Internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart er et konkret tiltak som er etablert som oppfølging av NTP for å nå regjeringens mål om å fase inn null- og lavutslipps luftfartøy i Norge så snart teknologien tillater det. Andre tiltak knyttet til fremskyndet innfasing, som del av NTP-rammen, vil videreutvikles og operasjonaliseres i oppfølgingen av NTP. Prioriteringen i NTP er regjeringens plan for 12-årsperioden. Selve tildelingen av midler til tiltakene skjer i statsbudsjettene for de enkelte årene.

Mål og målindikatorer

E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Avinor har definert konkrete mål for å redusere klimagassutslipp i tråd med selskapets Klima- og miljøstrategi. Disse målene reflekterer selskapets engasjement for å bidra til å begrense global oppvarming og fremme en mer bærekraftig luftfart.

Vitenskapsbaserte mål – validert av SBTi

I tråd med forventninger fra Avinors eier, Samferdselsdepartementet, og interessenter, har Avinor satt vitenskapsbaserte mål. Disse målene er utformet i henhold til det klimavitenskapen anser som nødvendig for å oppnå Parisavtalens ambisjoner. Målene ble validert av Science Based Target initiative (SBTi), i tråd med SBTis Corporate Net-Zero Standard Criteria. Klimamålene skal revideres hvert femte år, i tråd med kravene i SBTi. Fremgang mot målene rapporteres i E1-6.

Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030 sammenlignet med 2022

Avinor har satt en målsetning om å redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030, sammenlignet med 2022. Målet inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser. Det omfatter altså klimagassutslipp fra Avinors egen drift. Energi er beregnet basert på lokasjonsbasert metode. Referanseverdi, samt utslippsreduksjon fra 2024 til 2025 for scope 1, 2 og 3 er angitt i klimaregnskapet presentert i tabell E1-6.1.

71 prosent av de som er ansvarlige for utslippene knyttet til bruk av solgte produkter skal ha vitenskapsbaserte mål innen 2028

Målsetningen er et engasjementsmål og omfatter utslipp i Avinors verdikjede (scope 3) i kategori 11 - Bruk av solgte produkter. Målsetningen er knyttet til hvor stor andel av kategori 11-utslippene som kommer fra flyselskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. SBTi oppdaterer ukentlig hvilke selskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. Avinor kobler denne informasjonen til markedsandeler for flyselskapene for å beregne hvor stor andel av markedet som har satt slike mål. Beregningen inkluderer kun selskaper med «Near term status» klassifisert som Approved. Markedsandeler kan i prinsippet beregnes basert på ulike aktivitetsdata, som setekilometer, antall passasjerer eller antall flybevegelser. Avinor har valgt å bruke passasjertall som indikator for markedsandel, basert på en vurdering av datatilgjengelighet, formålstjenlighet og sammenlignbarhet.

Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent innen 2050, sammenlignet med 2022

Målsetningen omfatter både Avinors egen drift i form av scope 1 og 2, samt utslipp i verdikjeden (scope 3), beregnet basert på lokasjonsbasert metode. Målet inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser.

Basisår

Som referanseår for utslippsreduksjonsmålene har Avinor valgt 2022. Da det i 2022 fortsatt var restriksjoner i luftfarten grunnet Covid-19, benyttet et «normalår» (2019) som grunnlag for 2022 når det gjelder utslipp knyttet til LTO-syklusen rapportert som del av scope 3, kategori 11. Dette er for å gi et mer representativt bilde av utslippsnivået.

Klimaregnskapet for 2022 er utarbeidet av Avinor og kvalitetssikret av eksterne konsulenter, som også har bistått i søknadsprosessen mot SBTi. I 2022 var allerede flere klimatiltak iverksatt, hvor innfasing av biodiesel hadde størst effekt. Uten overgangen fra fossilt drivstoff til biodiesel ville utslippene i basisåret vært om lag 2 725 tonn høyere enn det som er rapportert.

Samsvar metodikk

Klimaregnskapet for 2022 bygger på GHG-protokollen. Klimaregnskapene for påfølgende år rapporteres i henhold til samme metodikk. Interessenter er ikke forespurt ved etablering av målsetninger, SBTis Corporate Net-Zero Standard Criteria er fulgt ved utarbeidelse av mål.

E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor virkeområde 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp

Tabell E1-6.1

Tabell E1-6.1		Måleenhet	Retrospektivt					Milepæler og målår			
			Basisår 2022	2025	2024	% endring 2024/2025*	% endring fra basisår	2025	2030	2050	Årlig %-mål/basisår
Klimagassutslipp scope 1											
E1-6_07	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1****	tCO2e	6 266	12 284	58 775	-79%	96%				
E1-6_08	Prosentandel av klimagassutslipp innenfor scope 1 fra regulerte ordninger for handel med utslippskvoter	%	0 %		0 %						
Klimagassutslipp scope 2											
E1-6_09	Brutto klimagassutslipp scope 2 (lokasjonsbasert)	tCO2e	6 832	4 390	5 418	-19 %	-36 %				
E1-6_10	Brutto klimagassutslipp scope 2 (markedsbasert)	tCO2e	109 625	117 993	136 485	-14 %	8 %				
Samlede klimagassutslipp scope 1 og 2											
Samlede klimagassutslipp i scope 1 og lokasjonsbasert scope 2		tCO2e	13 098	16 674	64 193	-74%	27%		7 597		Ikke lineær
Vesentlige klimagassutslipp scope3											
E1-6_11	Samlede indirekte brutto klimagassutslipp scope 3	tCO2e	551 261	503 603	495 383	2%	-9%				
E1-6_11	1. Innkjøpte varer og tjenester	tCO2e	14 787	18 231	25 388	-28 %	23 %				
E1-6_11	2. Kapitalvarer**	tCO2e	1 061	33 570	26 472	27%	3 064%				
E1-6_11	3. Brensel og energirelaterte aktiviteter (ikke omfattet av scope 1 eller 2)	tCO2e	2 186	1 220	2 408	-49 %	-44 %				
E1-6_11	4. Oppstrøms transport og distribusjon	tCO2e	55	213	106	101 %	288 %				
E1-6_11	5. Avfall generert under drift	tCO2e	266	199	112	77 %	-25 %				
E1-6_11	6. Forretningsreiser	tCO2e	2 145	2 789	2 951	-5 %	30 %				
E1-6_11	7. Pendling for ansatte	tCO2e	4 360	3 311	4 502	-26 %	-24 %				
E1-6_11	8. Oppstrøms leasede eiendeler	tCO2e									
E1-6_11	9. Nedstrøms transport	tCO2e									
E1-6_11	10. Bearbeiding av solgte produkter	tCO2e									
E1-6_11	11. Bruk av solgte produkter***	tCO2e	526 251	443 974	433 321	2 %	-16 %				
E1-6_11	12. Behandling av kasserte solgte produkter	tCO2e									
E1-6_11	13. Nedstrøms leasede eiendeler	tCO2e	150	97	123	-21 %	-36 %				
E1-6_11	14. Franchise	tCO2e									
E1-6_11	15. Investeringer	tCO2e									
Samlede klimagassutslipp											
E1-6_12	Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte)	tCO2e	564 359	520 277	559 576	-7 %	-8 %			56 436	Ikke lineær
E1-6_13	Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte)	tCO2e	667 152	633 881	690 643	-8 %	-5 %				

* Positive tall angir en utslippsøkning, negative tall angir en reduksjon i utslippene
** Inkluderer estimerte klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Tallene for 2024 er oppdatert tilsvarende for å reflektere denne inkluderingen
*** Målet i kategori 11, bruk av solgte produkter, er ikke et 2030-mål, men et 2028-mål. Forklaring av tallgrunnlag ligger under Resultat og utvikling, kategori 11
**** Inkluderer estimerte klimagassutslipp knyttet til arealbruksendringer i forbindelse med bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Tallene for 2024 er oppdatert tilsvarende for å reflektere denne inkluderingen. Arealbruksendringene er enkeltstående hendelser relatert til lufthavnutbygging

Tabell E1-6.1 (forts.)

Biogene utslipp		Måleenhet	Retrospektivt			
			Basisår 2022	2025	2024	% endring 2024/2025*
E1-6_17	Biogene CO2-utslipp fra scope 1 utslippskilder	tCO2e	3 123	3 200	3 917	-18 %
E1-6_24	Biogene CO2-utslipp fra scope 2 utslippskilder	tCO2e	9 207	9 234	8 695	6 %
E1-6_28	Biogene CO2-utslipp fra scope 3 utslippskilder**	tCO2e		2 414	2 872	-16 %

* Positive tall angir en utslippsøkning, negative tall angir en reduksjon i utslippene
** Inkluderer estimerte klimagassutslipp knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Tallene for 2024 er oppdatert tilsvarende for å reflektere denne inkluderingen

Ny lufthavn Bodø, ny lufthavn Mo i Rana

Avinor har estimert klimagassutslipp for byggingen av de nye lufthavnene i Bodø og Mo i Rana. Dette er konsernets to største pågående utbyggingsprosjekter og representerer en vesentlig andel av Avinors samlede prosjektrelaterte utslipp.

For 2025 er utslippene fra utbyggingsprosjektene inkludert i Scope 1 og Scope 3, kategori 2 – kapitalvarer. Disse utslippene ble rapportert separat i en egen tabell i årsrapporten for 2024, men er nå inkludert i utslippstallene for tilsvarende kategorier i 2024 for å sikre konsistens og sammenlignbarhet i rapporteringen.

Rapporteringen omfatter utslipp relatert til byggingen av lufthavnene, inkludert drivstoff, innkjøpte materialer, elektrisitet, arealbruksendringer, og avfall. Klimagassutslippene er i hovedsak beregnet basert på aktivitetsdata innhentet fra prosjektenes hovedleverandører, kombinert med relevante utslippsfaktorer. Dette gjelder blant annet utslipp knyttet til drivstoffbruk, innkjøpte materialer, elektrisitetsforbruk samt avfallshåndtering.

Utslipp som følge av arealbruksendringer er basert på endringer i areal, slik dette er rapportert under E4, samt prosjektenes estimerte klimagassbudsjetter, hvor utslipp fra arealbruksendringer er inkludert. Klimagassbudsjettene ble utarbeidet før prosjektstart, og det er derfor knyttet usikkerhet til tallgrunnlaget og de beregnede CO₂e-utslippene.

Tabell E1-6.2

Tabell E1-6.2

	Måleenhet	Retrospektivt	
		2025	2024
Bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana			
Strømforbruk*			
Lokasjonsbasert metode	tCO2e	59	55
Markedsbasert metode	tCO2e	2 555	2 131
Drivstoff*	tCO2e	17 132	23 588
Innkjøpte varer og tjenester*	tCO2e	12 764	1 318
Avfall	tCO2e	13	8
Arealbruksendringer*	tCO2e	6 186	53 082
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbasert)	tCO2e	36 153	78 051
Samlede klimagassutslipp (markedsbasert)	tCO2e	38 649	80 127
Biogene utslipp			
Biogene CO2-utslipp	tCO2e	1 433	1 918

* Tallene for 2024 er oppdatert til å inkludere T&D-tap for elektrisitet, WTT-utslipp for drivstoff, innkjøpte varer og materialer for Bodø, samt en ny metode for beregning av utslipp fra arealbruksendringer i Mo i Rana og oppdaterte tall for arealbruksendringer i Bodø

Tabell E1-6.3 Klimagassintensitet per nettoinntekt

tCO2e/'000 NOK	2025	2024*	% endring 2024/2025
Sum GHG-utslipp (lokasjonsbasert) per nettoinntekt	37	46	-19%
Sum GHG-utslipp (markedsbasert) per nettoinntekt	46	57	-20%

*Sammenligningstall er omarbeidet i tråd med endring i klimagassregnskapet for 2024 i E1-6

Klimagassintensitet per nettoinntekt har blitt beregnet basert på nettoinntekt slik den fremkommer i note 4 i konsernregnskapet.

Resultat og utvikling

Scope 1

Utslippene i scope 1 utgjorde 12 284 tCO₂e i 2025, en reduksjon på 79% sammenlignet med omarbeidede tall for 2024. Reduksjonen skyldes i hovedsak mindre arealbruksendring i forbindelse med utbyggingen av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

Scope 2

Utslippene i scope 2 utgjorde 4 390 tCO₂e i 2025, noe som tilsvarer en reduksjon på om lag 35 prosent sammenlignet med 2022. Nedgangen skyldes primært at Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har redusert utslippsfaktoren for strøm fra 19 gram CO₂e/kWh i 2022 til 11,9 gram CO₂e/kWh i 2024.

I tillegg har utslippsfaktorene for elektrisitet og fjernvarme på Svalbard blitt redusert etter at Svalbard Energi gikk over fra kull til diesel som energikilde i oktober 2023. Utslippene i scope 2 forventes å falle ytterligere i 2026 når biogassanlegget på Svalbard settes i full drift.

Samlet utgjorde utslippene i scope 1 og 2 10 489 tCO₂e i 2025. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 6 prosent fra 2024 og 20 prosent fra 2022.

Scope 3

Utslippene i scope 3 var om lag 504 000 tCO₂e i 2025, en svak økning fra 2024. Økningen skyldes hovedsakelig økt utslipp fra bruk av solgte produkter (kategori 11), særlig LTO-utslipp, samt økt aktivitet i utbyggingsprosjekter inkludert i kategori 2, kapitalvarer.

Sammenlignet med basisåret 2022 er utslippene redusert med nesten 48 000 tCO₂e, eller 8 prosent. Hoveddelen av reduksjonen siden 2022 kommer fra lavere LTO-utslipp, et resultat av at flytrafikken ennå ikke er tilbake på 2019-nivå. Samtidig har utslippene i kategori 2 kapitalvarer økt på grunn av nye utbygginger ved lufthavnene i Bodø og Mo i Rana, som startet etter 2022. Det har også vært noe økning i utslipp knyttet til innkjøpte varer og tjenester (kategori 1).

Kategori 1 – innkjøp av varer og tjenester

Utslippene i kategori 1 ble redusert i 2025, hovedsakelig som følge av lavere utslipp fra innkjøp av stål, betong og asfalt. I 2024 var disse utslippene beregnet basert på økonomiske data (spend), mens de i 2025 er beregnet basert på aktivitetsdata, som gir et mer presist estimat. I tillegg ble spend-listen bedre kategorisert enn i tidligere år, noe som medførte at enkelte utslipp ble tatt ut av kategori 1 fordi de allerede var inkludert i scope 1 eller 2. Til tross for reduksjon fra 2024 ligger utslippene i kategori 1 om lag 3 400 tCO₂e eller 23 prosent høyere enn i basisåret 2022. Merk at innkjøp til nye lufthavner inngår i kategori 2 (kapitalvarer).

Kategori 2 – kapitalvarer

Utslippene i kategori 2 har økt med 27% fra 2024 til 2025, og er betydelig høyere enn i 2022. Økningen skyldes hovedsakelig inkluderingen av utbyggingen av nye lufthavner som kapitalvarer fra og med 2024.

I 2025 bidro også økt anskaffelse av maskiner og kjøretøy til høyere utslipp i kategorien. Det ble anskaffet 137 nye kjøretøy/utstyr til flyplasser, hvorav 40 av disse var elektriske. Investeringene har samtidig bidratt til å øke andelen administrative elektriske kjøretøy i flåten, som nå er på 40 prosent.

Kategori 7 – Pendling

Det ble gjennomført en ny spørreundersøkelse for 2025 angående ansattes reisevei til/fra jobb. Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at reisevanene har holdt seg relativt stabile for ansatte i Avinor AS, mens ansatte i Avinor Flysikring rapporterer en vesentlig kortere gjennomsnittlig reisevei per ansatt. Dette har bidratt til en betydelig reduksjon i estimerte utslipp knyttet til pendling. Nedgangen antas å ha sammenheng med overføringen av tårntjenester til Avinors digitale tårnsenter i Bodø, som har medført endringer i arbeidssted og pendlemønstre for deler av organisasjonen.

Kategori 11 – bruk av solgte produkter

I 2022 var flytrafikken fortsatt preget av covid-19-restriksjoner, og 2019 er derfor brukt som normalår ved fastsettelse av basisåret for LTO-utslipp. En svak økning i utslipp fra 2024 til 2025 skyldes en gradvis økning i antall flybevegelser. Utslippene er likevel lavere i 2025 enn i basisåret da flytrafikken fremdeles ligger under 2019-nivå.

Prosentandel av ansvarlige for utslipp som har satt vitenskapsbaserte mål innen 2028

Ved utgangen av 2025 hadde 8 prosent av markedet satt minst ett kortsiktig vitenskapsbasert mål og fått det validert av SBTi. Dette inngår i Avinors engasjementsmål for utslipp i kategori 11.

Tabell E1-6.4

tCO2e/'000 NOK	2025	2024	% endring 2024/2025	Mål 2028
Prosentandel av ansvarlige for utslipp som har satt vitenskapsbaserte mål	8 %	N/A	N/A	71 %

E1-7 Prosjekter med hensyn til opptak av klimagasser og begrensning av klimagassutslipp finansiert ved hjelp av karbonkreditter

Avinors egne utslipp er per i dag ikke omfattet av EUs kvotehandelsdirektiv (EU-ETS), og Avinors egne klimagassutslipp faller inn under ikke-kvotepliktige utslipp (eller utslipp under innsatsfordelingen). Andel av klimakvoter i reduksjonsprosjekter er 0 i 2024 og 2025. Avinor planlegger ikke med kjøp av klimakvoter før egne utslipp er redusert i tråd med krav i SBTi. Avinor kjøpte ikke opprinnelsesgarantert strøm i 2025 eller 2024.

E1-5 Energiforbruk og energimiks

Tabell E1-5.1 Energiforbruk og energimiks

Avinors Energiforbruk				2025	2024
E1-5_10	1	Brenselforbruk fra kull og kullprodukter	(MWh)	-	-
E1-5_11	2	Brenselforbruk fra råolje og petroleumsprodukter*	(MWh)	18 335	17 031
E1-5_12	3	Brenselforbruk fra naturgass	(MWh)	-	-
E1-5_13	4	Brenselforbruk fra andre fossile kilder	(MWh)	-	-
E1-5_14	5	Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp, kjøling fra ikke-fornybare kilder*	(MWh)	9 000	10 202
E1-5_02	6	Samlet fossilt energiforbruk (beregnet som summen av rad 1-5)	(MWh)	27 335	27 233
E1-5_15		Fossile kilders andel av samlet energiforbruk	%	9,6 %	9,3 %
E1-5_03	7	Forbruk fra kjernefysiske kilder*	(MWh)	5 370	4 168
E1-5_04		Andel av forbruk fra kjernefysiske kilder i samlet energiforbruk	%	1,9 %	1,4 %
E1-5_06	8	Brenselforbruk for fornybare kilder, herunder biomasse (som også omfatter industriavfall og kommunalt avfall av biologisk opprinnelse, biogass, fornybart hydrogen osv)*	(MWh)	10 143	12 910
E1-5_07	9	Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder*	(MWh)	239 550	246 189
E1-5_08	10	Forbruket av egenprodusert fornybare energi som ikke er brensel	(MWh)	1 358	830
E1-5_05	11	Samlet forbruk av fornybar energi (summen av rad 8-10)	(MWh)	251 051	259 929
		Andel forbruk av fornybar energi av samlet energiforbruk (%)		88,5 %	89,2 %
E1-5_01		Samlet energiforbruk (beregnet som summen av rad 6, 7 og 11)*	(MWh)	283 756	291 330

Avinors produksjon av energi			2025	2024
E1-5_16	Produksjon av ikke-fornybar energi	(MWh)	-	-
E1-5_17	Produksjon av fornybar energi	(MWh)	1 358	830
E1-5_18 / AR36	Energiintensitet per nettoinntekt		2025	2024
E1-5_19	Samlet energiforbruk fra aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning*	(MWh)	283 756	291 330
	Nettoinntekt fra aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	mNOK	13 912	12 110
	Energiintensitet per nettoinntekt	%	2040 %	2406 %

* Tallene merket med stjerne er korrigert for 2024. Forskjellen skyldes at man i fjor brukte fjernkontrollen.no som kilde for fjernvarmen på OSL. Denne viser at det er en grad av fleksibel elektrisitet og fossilt. Det er derimot avtale om kun fornybart ved OSL mellom Avinor og Statnett varme. I fjorårets regnskap var det også brukt 9,7 kWh/l for parafin, dette er endret til 9,6 kWh/l

Alle Avinors selskaper, og dermed tilhørende inntekt, faller under NACE-kode for sektor med høy klimapåvirkning. Energiintensitet per nettoinntekt har blitt beregnet basert på nettoinntekt slik den fremkommer i note 4 i konsernregnskapet.

Tilpasning til klimaendringer

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Tilpasning til klimaendringer	Økte kostnader som følge av driftsforstyrrelser og tilpasning av drift og infrastruktur til fremtidens klima	Med endret klima og mer ekstreme værforhold stilles det høyere krav til infrastrukturen, som kan medføre betydelige kostnader for Avinor. Videre kan mer ekstreme værforhold forstyrre den ordinære driften ved flyplassene og redusere inntekter ved å hindre at fly letter og lander, samt merutgifter til eksempelvis økt bruk av avisingskjemikalier Risiko for endrede værforhold knyttes hovedsakelig til flom, ekstrem vind, snø og regn, jordskred/ras, temperatursvingninger, stigende havnivå, erosjon og tint permafrost	R	- Klima- og miljøpolicy - Konsernpolicy Safety	- Investering i klimaendringstilpasset infrastruktur - Vinterdriftseffektivisering - Operasjonell risikovurdering og driftsrutiner - Utbedring rullebane - Svalbard	N/A	Mål ikke satt

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer

Investering i klimaendringstilpasset infrastruktur

For å sikre at Avinors infrastruktur er tilpasset fremtidens klima skal nybygg og endringer som gjøres av eksisterende bygningsmasse i tråd med styringsdokumenter som tilsier at dette skal prosjekteres for økte klimapåkjenninger som ekstremvær, økt nedbør, vind, og så videre. Ved bygging i særskilt værutsatte strøk skal det søkes informasjon om aktuelle klimatiske forhold blant annet gjennom kilder som «risikorapport for ekstremvær» og lokal kunnskap om byggeskikk og bygningsfysikk.

Tiltaket innebærer at kravdokumenter og funksjonskrav for bygg i Avinor-konsernet følges opp fortløpende i utbyggingsprosjekter for å sikre ivaretagelse av kravene og synliggjøring av økte prosjektinvesteringer gjennom blant annet økt dimensjonering. Tiltaket er løpende.

Vinterdriftseffektivisering

Mindre stabilt vær og økt temperatursvingning rundt null grader (nullgraderpasseringer), vil kreve mer av Avinors vinterdrift i fremtiden for å sikre fortsatt sikker og stabil drift. Påbegynte og planlagte tiltak for å effektivisere vinterdriften har som formål å redusere fremtidige driftskostnader. Tiltakene inkluderer å optimalisere bruken av kjemikalier ved samling av data og introduksjon av AI-hjelp, som igjen kan gi et bedre beslutningsverktøy for brøyteleder. Dette er et pågående og kontinuerlig utviklingsarbeid. Inneværende år er det gjennomført et pilotprosjekt på Sogndal lufthavn der plastskjær på brøytebilene er erstattet med stålskjær med bruk av full-flush senterbelysning. Det er en kontinuerlig prosess å optimalisere bruken av innsatsfaktorer, som mekanisk fjerning av kontaminering på rullebane, ved tilgang på god data og kompetanse. I den forbindelse deltar Avinor også i det EU Interreg-finansierte prosjektet Sensorteknologi for smart avising (SENAVIS) sammen med blant annet NTNU.

Operasjonell risikovurdering og driftsrutiner

Avinor har rutiner for operasjonell risikostyring, hvor lufthavnenes operasjonelle risikobilde og aktive risikoer skal identifiseres. Risikoer knyttet til daglig operasjonell drift skal oppdateres ved endring, samt gjennomgås en gang i året, og hensikten er å identifisere de vesentlige risikoer, samt håndtere og overvåke disse.

Ekstremvær er identifisert som risiko og er dermed integrert i Avinors beredskapsstyring og krisehåndtering hvor det er skissert hvordan slike hendelser skal håndteres for å sikre sikker og stabil drift. Tiltakene er kontinuerlige.

Utbedring rullebane - Svalbard

Rullebanen ved Svalbard lufthavn ble bygget med en forutsetning om at permafrosten ville være konstant. Denne forutsetningen har vist seg å ikke holde, og endringene utvikler seg ugunstig for rullebanen. Per i dag håndteres dette ved kontinuerlig reasfaltering i bevegelsesområdet, og det har blitt, og vil utføres geotekniske og landundersøkelser for å overvåke og håndtere endringer. Det er imidlertid usikkert hvor lenge kontinuerlig overvåkning og løpende vedlikehold kan holde rullebanen operativ for flytrafikk på samme nivå som i dag. Avinor jobber derfor med en helhetlig plan for Svalbard Lufthavn som blant annet skal sikre en langsiktig løsning for som sikrer at rullebanen har en tilfredsstillende standard og oppfyller krav fra myndigheter, ICAO og EASA, samt interne krav. Tiltakene skal gi en forutsigbar og sikker rullebane på Svalbard lufthavn, med forutsigbart vedlikehold, som kan møte etterspurte og fremtidige trafikkbehov i et 20-50 års perspektiv. Prosjektet er i konsept- og skissefasen, som etter planen skal ferdigstilles i 2026.

Mål og målindikatorer

E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Det er ikke satt noen resultatorienterte, målbare og tidsbestemte mål for de finansielle risikoene knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer. Risikoene er imidlertid reflektert i Avinors strategiske risikostyring, hvor tiltak og resultater av disse følges opp som minimum kvartalsvis i møter med konsernledelsen og styret. I den strategiske risikostyringen er det ikke definert noe bestemt ambisjonsnivå knyttet til risikoene eller tiltakene, og dermed heller ingen basisperiode.

E1 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025 – 31. desember 2025
E1-5	Energiforbruk	Totalt energiforbruk knyttet til egen drift er beregnet ved å aggregere all form for energiforbruk fra fakturagrunnlag, aktivitetsdata som rapporteres inn fra lufthavnene, samt Avinors energioppfølgingssystem. Ved behov omregnes energiforbruk til KWh ved bruk av standard omregningsfaktorer.
E1-6	Rammeverk	Brutto scope 1, 2 og 3 utslipp er beregnet i tråd med GHG-protokollen og ESRS.
	Avgrensning klimagasser	Avinor har ikke utslipp av NF3 eller PFK. Det er imidlertid SF6 gass i høyspentbrytere ved Oslo lufthavn, Stavanger lufthavn og Trondheim lufthavn. Det har ikke vært lekkasjer fra anleggene og således har ikke dette ført til klimagassutslipp. Beholdning rapporteres i henhold til Produktforskriften § 6a-4 årlig til Miljødirektoratet. I Avinors klimaregnskap er det derfor følgende gasser som er inkludert og regnet om til CO2e: CH4, N2O, CO2 og HFK.
	Omsetningskrav	Omsetningskravet i produktforskriften § 3-3 stiller krav til omsettere av drivstoff om at en bestemt andel av den totale mengden omsatt drivstoff hvert år består av biodrivstoff. Så å si alt flytende drivstoff som blir omsatt i Norge er omfattet av omsetningskrav.
		Omsetningskravene for drivstoff ble videreført uendret i 2025. For ikke-veigående maskiner (farget diesel) forble kravet på 10 prosent, mens veigående maskiner med blank diesel hadde et krav på 19 prosent. For flydrivstoff ble omsetningskravet opprettholdt på 0,5 prosent.
Utslippsfaktorer		Omsetningskrav hensyntas i utslippsfaktorene for de respektive drivstoffene. For biodrivstoff som Avinor kjøper inn og benytter i egen kjøretøypark på utvalgte lufthavner, stilles det krav om at dette skal leveres utover det til enhver tids gjeldene omsetningskrav.
		Hvert år gjennomgås utslippsfaktorene i klimaregnskapet til Avinor, og dersom det finnes nye verdier blir disse oppdatert. I Avinor er følgende utslippsfaktorer benyttet:
		<i>DEFRA (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs)</i> Bruk av utslippsfaktorer fra DEFRA er en pålitelig, oppdatert og anerkjent metode for å beregne klimagassutslipp.
		<i>NVE lokasjonsbaserte og markedsbaserte utslippsfaktorer</i> Avinor benytter lokasjonsbasert faktor inn i totalregnskapet for scope 2. NVE (Norges vassdrag- og energidirektorat) oppdaterer faktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert strøm sommeren etter rapporteringsåret. Dette betyr at faktorene som ble benyttet for 2025-regnskapet var faktorene for 2024.
Aktivitetsdata vs. økonomiske data og dataflyt		<i>Fjernkontrollen</i> Fjernkontrollen.no er en tjeneste levert av næringsorganisasjonen Norsk Fjernvarme. Utslippsfaktorene for de enkelte energikildene er hentet fra rapporten «Klimagassregnskap for fjernvarme» (2020).
		<i>Avinor-spesifikke utslippsfaktorer</i> Avinor har beregnet utslippsfaktoren knyttet til klimagassutslipp fra bruk av fly- og baneavisingjemikalier. Metoden er validert og benyttet i Airport Carbon Accreditation (ACA) som en anerkjent beregningsmetode i Airport Council International (ACI)s Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT). Videre har utslipp fra kullkraftverket på Svalbard blitt beregnet ut fra MWh strøm og fjernvarme produsert på bakgrunn av kullforbruk og dieselforbruk i 2022. Utslippsfaktoren benyttet inn i klimaregnskapet i 2024 og 2025 er redusert basert på overgang til diesel som energi.
		Klimagassregnskapet er basert på en kombinasjon av aktivitetsdata og økonomiske data for å beregne utslipp.
		I scope 1 og 2 henter Avinor ut aktivitetsdata for så å beregne klimagassutslippene.
		<i>Scope 3</i> Se nærmere informasjon under «Kategorier og datafangst knyttet til de ulike kategoriene».

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	
E1-6	Scope 3 kategorier og datafangst	For scope 3 måles utslipp basert på en kombinasjon av inndata fra spesifikke aktiviteter innenfor Avinors oppstrøms og nedstrøms verdikjede og økonomiske data. Andel utslipp beregnet ved hjelp av primærdata innhentet fra leverandører eller andre partnere i verdikjeden er tilnærmet 100 prosent. <i>Kategori 1 – Innkjøpte varer og tjenester</i> Kategorien består av innkjøpte varer og tjenester, inkludert alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon og levering av produkt, samt såkalt Well-to-Tank (WTT) utslipp for flydrivstoff og for drivstoff forbrukt av handlingaktører. Data knyttet til store innkjøp samles fra innkjøpsavdelingen og tilhørende utgiftsbasert informasjon. Det er tatt utgangspunkt i innkjøp fra leverandører over 5 millioner kroner. For 2025 er det hentet ut konstruksjonsstål, asphalt og betong fra Avinors utbygging av de nye lufthavnene i Bodø og Mo i Rana, samt forbruk av de samme materialene fra utbyggingsprosjekter Avinor har ansvar for. Konstruksjonsstål, betong og asphalt er dermed trukket ut av spendoversikten og tall angir faktisk innkjøpte mengder konstruksjonsstål, betong og asphalt som aggregeres opp på konsernnivå. Klimagassutslipp fra kategori 1 er dermed beregnet mer nøyaktig enn det har vært mulig å gjøre foregående år. Avinor vil i årene som kommer tilstrebe en større og større andel av aktivitetsdata i kategori 1. <i>Kategori 2 – Kapitalvarer</i> Kategorien inkluderer utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, samt innkjøp av rullende materiell i rapporteringsåret, inkludert alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon og levering av produkt. Utslipp knyttet til rullende materiell er beregnet på estimert aktivitetsdata basert på antall og vekt av rullende materiell. <i>Kategori 3 – Drivstoff- og energirelaterte utslipp</i> Kategorien inkluderer alle oppstrøms livsløpsutslipp fra råvare til produksjon av levering av produkt, inkludert WTT-utslipp fra all energi forbrukt i scope 1 (for eksempel brannøving, drivstoff, fyring og reservekraft) og scope 2 (elektrisitet og fjernvarme, både på fastlandet og på Svalbard). Videre er tap av elektrisk energi og fjernvarme som oppstår under overføring og distribusjon inkludert. Data er basert på faktisk aktivitet i form av drivstoff- og energiforbruk som rapportert for scope 1 og scope 2. <i>Kategori 4 – Oppstrøms transport</i> Oppstrøms transport inkluderer transport og distribusjon fra fabrikk til lufthavn, samt WTT av kapitalvarer kjøp av Avinor i rapporteringsåret. Beregning av utslipp er basert på estimert aktivitetsdata. <i>Kategori 5 – Avfall</i> Avfallskategorien inkluderer avhending og behandling av avfall i fasiliteter som ikke eies eller kontrolleres av Avinor. Det inkluderer også avfall fra alle lufthavner og utslipp fra transporten av dette avfallet i rapporteringsåret. Datagrunnlaget for beregning av utslipp består av aktivitetsdata fra leverandører av avfallshåndtering, samt aktivitetsdata innrapportert fra lufthavnene. <i>Kategori 6 – Forretningsreiser</i> Forretningsreiser inkluderer utslipp som følge av transport av Avinors ansatte på tjenestereise i løpet av rapporteringsåret, samt tilhørende WTT-utslipp. Kategorien inkluderer ikke utslipp fra kjøretøy som er eiet av Avinor. Utslipp er beregnet basert på aktivitetsdata fra reisebyrå og reiseregninger knyttet til bilkjøring gjeldende for rapporteringsåret. <i>Kategori 7 – Pendling</i> Kategorien inkluderer transport av ansatte mellom hjem og arbeid i løpet av rapporteringsåret. Den inkluderer også WTT-utslipp fra transport av ansatte mellom hjem og arbeid. Utslipp fra kjøretøy som er eiet av Avinor er ikke inkludert. Datagrunnlag for beregningen hentes fra spørreundersøkelser som sendes ut hvert tredje år til Avinor-ansatte, og som beregner utslipp per ansatt basert på oppgitt aktivitet. Dette korrigeres mot antall ansatte i år mellom spørreundersøkelsene. <i>Kategori 11 – Bruk av solgte produkter</i> For Avinor er dette hovedsakelig utslipp knyttet til flydrivstofforbruk i Landing and Take-off cycle (LTO-syklus), og bruk av Auxiliary Power Units (APU). I tillegg kommer WTT-utslipp knyttet til handling og brannøvelser. «Bruk av solgte produkter» er kilden til det største utslippet i scope 3 og beregnes basert på aktivitetsdata. Aktivitetsdataen er knyttet til APU-bruk (motor som brukes ved oppstart av fly), og utslipp under 3000 fot (LTO-syklus). Avinor har til og med rapporteringsåret 2023 presentert utslipp fra kategori 11 som tanket flydrivstoff ved Avinors lufthavner. I forbindelse med validering av mål gjennom SBTi ble dette imidlertid endret til å vise utslipp under 3000 fot og utslipp tilknyttet APU-bruk. Data presentert i tabeller er tilbakeregnet, slik at de viser sammenlignbare tall for 2022, 2024 og 2025.

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	
E1-6	Scope 3 kategorier og datafangst	LTO-utslipp: En landing og avgang, med tilhørende tomgang og taksing på flyplassen, kalles en «Landing Take Off»-syklus (LTO) LTO-syklus og utslipp fra denne fasen av flygningen er hentet fra Miljødirektoratet (MDIR) sin kommunestatistikk som har spesifisert metoden som følger: «Utslippsregnskapet for luftfart inkluderer utslipp fra fly og helikoptre som lander eller tar av fra norske landingsplasser. Det beregnes kun utslipp for avgangs- og ankomstfasen av flyvningen, det vil si i luftrummet til 3000 fot (914,4 meter). Flyvninger med fly og helikoptre som er underlagt instrumentflygeregler (IFR) er inkludert. Utslippet tilskrives i sin helhet den kommunen hvor flyplassen eller landingsplassen er plassert. Utslippene er inkludert uavhengig av om flyvningen går til en norsk eller en utenlandsk destinasjon. Den internasjonale organisasjonen Eurocontrol er dataleverandør. Drivstofforbruk og utslipp er beregnet ved hjelp av faktorer fra Eurocontrol. Faktorene reflekterer informasjon om flyvningens ulike faser, flytype og motortype». Det er en viss forsinkelse i disse tallene fra MDIR, og tall for 2025 er ikke klare før desember 2026/januar 2027. Årsaken til dette er at dataleverandører og samarbeidspartnere til kommuneregnskapet leverer data på ulike tidspunkt. For noen utslippskilder er det SSB som beregner utslippene, og for disse kildene inngår produksjonen av utslippstallene i samme syklus som de nasjonale utslippsberegningene. Endelige tall på nasjonalt nivå er for de fleste utslippskilder først klare på slutten av året for året ett år tilbake i tid. Deretter må dataene bearbeides for å beregne utslipp per kommune og kvalitetssikres, før de sendes til Miljødirektoratet og kan publiseres. Avinor benytter Miljødirektoratets kommunestatistikk for å angi utslipp som følge av LTO, og filtrerer data basert på hvilke kommuner Avinor har lufthavn i. Svalbard lufthavn er ikke lokalisert i en norsk kommune, og derved finnes ikke LTO-utslipp i kommunestatistikken. LTO-utslipp fra Svalbard lufthavn er derfor satt lik LTO utslipp fra annen norsk lufthavn med tilsvarende antall flybevegelser i løpet av et år.. Utslipp fra APU: Auxiliary Power Unit (APU) er en liten turbinmotor, vanligvis plassert i halen på flyet og som benyttes til strømforsyning på bakken, oppstart av hovedmotorene og som reservemotor under flyging. Utslipp knyttet til APU beregnes ved å multiplisere antall ankomster/avganger med et estimat på gjennomsnittlig antall minutter APU benyttes per gang. Dette multipliseres igjen med en utslippsfaktor for å beregne CO2e. Det beregnes også utslipp for drivstoff som tankes av samarbeidspartnere basert på regnskapsinformasjon, samt utslipp knytte til utleie av brannøvingsfelt basert på aktivitetsdata som innrapportert fra lufthavnene. <i>Kategori 13 Nedstrøms leasede eiendeler</i> Nedstrøms leasede eiendeler inkluderer strømforbruk og fjernvarme knyttet til hoteller. Utslipp er basert på aktivitetsdata i form av faktisk strøm- og fjernvarmeforbruk.
E1-6	Ikke-inkluderte scope 3-kategorier	Følgende kategorier er vurdert som ikke relevante og er ikke inkludert: Kategori 8: Avinor har ingen oppstrøms leasede eiendeler Kategori 9: Avinor selger ingen varer som transporteres Kategori 10: Avinor selger ingen varer eller produkter som prosesseres Kategori 12: Avinor har ingen sluttbehandling av solgte produkter Kategori 14: Avinor er ikke en franchisegiver Kategori 15: Avinor har ikke vesentlige investeringer
E1-SSP	Prosentandel av de som er ansvarlige for utlippene knyttet til bruk av solgte produkter som har satt vitenskapsbaserte mål	Målsetningen er et engasjementsmål og omfatter utslipp i Avinors verdikjede (scope 3) i kategori 11 - Bruk av solgte produkter. Målsetningen er knyttet til hvor stor andel av kategori 11-utslippene som kommer fra flyselskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. SBTi oppdaterer ukentlig hvilke selskaper som har satt vitenskapsbaserte mål. Avinor kobler denne informasjonen til markedsandeler for flyselskapene for å beregne hvor stor andel av markedet som har satt slike mål. Beregningen inkluderer kun selskaper med «Near-term status» klassifisert som «Approved». Markedsandeler kan i prinsippet beregnes basert på ulike aktivitetsdata, som setekilometer, antall passasjerer eller antall flybevegelser. Avinor har valgt å bruke passasjertall som indikator for markedsandel, basert på en vurdering av datatilgjengelighet, formålstjenlighet og sammenlignbarhet.



4.2.4 E2 Forurensning

PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Forurensning av vann og grunn	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum benyttet ved Avinors lufthavner	FNP	Klima- og miljøpolicy	Oppryddning av PFAS-forurenset grunn	- S2-3 Egendefinert: Antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddningstiltak er gjennomført - S2-3 Egendefinert: Akkumulert mengde PFAS tatt ut av kretsløpet	Gjennomføre opprydding av PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år i perioden 2021-2027
Vann og sanitære forhold		Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner. PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til helse- og miljøproblemer					
Arealrelaterte påvirkninger							

Utslipp av PFAS som følge av brannøving:

Per- og polyfluoralkylstoffer (PFAS) er en gruppe syntetiske kjemikalier som har vært mye brukt i ulike industrielle prosesser og forbrukerprodukter på grunn av deres vann-, fett- og smussavvisende egenskaper, og er kategorisert som et stoff som gir grunn til svært alvorlig bekymring. En av de mest kjente PFAS-forbindelsene er perfluoroktansulfonat (PFOS). Tidligere brukte alle Avinors lufthavner brannskum som inneholdt PFOS, til brannslukking og øvelser. Imidlertid har det blitt kjent at PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til helse- og miljøproblemer.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Avinor har siden 2001 benyttet PFOS-fritt brannskum og siden 2012 benyttet brannskum helt uten fluorforbindelser. Som enkelttiltak er dette noe av det viktigste Avinor har gjort for å redusere utlekking av PFAS til miljøet omkring lufthavnene. Imidlertid har tidligere bruk av denne typen brannskum ført til forurensning i grunnen på Avinors lufthavner. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut. Avinor har iverksatt tiltak i PFAS-forurenset grunn for å redusere de negative miljøpåvirkningene av denne forurensningen. Avinor har etablert et eget PFAS-program som er ansvarlig for kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomføring av tiltak etter pålegg fra Miljødirektoratet.

Tiltakene er knyttet til Avinors strategi for vann og grunn, med mål om opprydding av to lufthavner per år fra 2021 til 2027. Det omfatter alle lufthavner i drift, i tillegg til noen nedlagte eller stengte lufthavner. Formålet er å redusere utslipp av PFAS, som igjen vil begrense miljøpåvirkningen. Tiltakene støtter målet om å etterleve myndighetspålagte krav og bidrar til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS.

Oppryddingen har til hensikt å fjerne, eller redusere, utlekking av PFAS. Det er i hovedsak gjennomført oppgraving av forurensede masser med transport til godkjent mottak, og tilbakefylling av rene masser, samt vannrensing. I 2025 ble det også gjennomført tildekking på Kirkenes (BØF1 og BØF2), dette som et spredningsreduserende tiltak. Det gjennomføres oppfølging etter tiltak, inkludert overvåkning av grunnvann/resipienter og prøvetaking av biota, for å dokumentere effekten av gjennomførte tiltak. I 2025 er PFAS-tiltak gjennomført på Tromsø og Kirkenes i PFAS-programmet. I tillegg er det gjennomført omfattende opprydding av PFAS forurensede lokaliteter i forbindelse med utbygging av ny Bodø lufthavn (NLBO). Fra 2026 til 2027 planlegges opprydding på Alta, Kristiansand, Tromsø og Ålesund. Tiltakene gjelder Avinors egen drift på lufthavnene. Berørte interessenter inkluderer myndigheter, naboer, lokalbefolkning og natur.

Aktuelle og framtidige finansielle og andre ressurser som er avsatt til handlingsplanen

Konsernet har per 31. desember 2025 satt av 703 millioner kroner til fremtidige oppryddingsforpliktelser for PFAS-forurensning. Avsetningen inngår i andre avsetninger for forpliktelser i konsernets balanse (Andre forpliktelser / Note 18).

Rettsmidler for dem som lider skade av påvirkningen

Naboer til lufthavner som har eiendommer påvirket av PFAS-utslipp fra lufthavn har anledning til å fremsette sivile krav mot Avinor og eventuell ta ut søksmål for å få behandlet kravet for domstolen, med mindre partene finner grunnlag for en minnelig løsning. Krav i denne sammenheng vil typisk være en erstatning for det økonomiske tapet grunneier er blitt påført.

Mål og målindikatorer

E2-3 Mål knyttet til forurensning

Avinor følger opp to måltall med tilhørende mål knyttet til påvirkningen fra PFAS-forurensset grunn. Målet er å gjennomføre opprydding av PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år i perioden 2021-2027. Målet er et absolutt mål, og er knyttet til Avinors overordnede strategiske ambisjonen om å bidra til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS, samt å gjennomføre tiltak i henhold til pålegg fra Miljødirektoratet. Målet omfatter kun tiltak knyttet til PFAS-programmets aktiviteter (tiltak ved NLBO (ny Bodø lufthavn) inkluderes ikke).

Målet er en del av Avinors overordnede strategi for vann og grunn. Ved følgende lufthavner er det enten gjennomført eller planlagt opprydning i perioden 2025-2027: Tromsø, Kirkenes, Alta, Kristiansand og Ålesund. Målet har en tidsramme på 7 år, fra 2021 til 2027, med delmål om å rydde PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år. I tillegg er det i 2025 ferdigstilt en omfattende opprydding av lokaliteter med PFAS på NLBO. Det er også gjennomført kartlegging på ytterligere lufthavner og det pågår i dag kartlegging på lufthavner hvor forurensningssituasjonen er uavklart.

Utarbeidelse av målsetning

Avinor har gjennomført kartlegging av forurensningssituasjonen, utarbeidet tiltaksplaner og gjennomført opprydding ved en rekke lufthavner. Etter en gjennomgang av all tilgjengelig data i 2019 ble lufthavnene rangert, og en prioriteringsrekkefølge basert på forventet kost/effekt ved opprydning ble etablert. Basert på dette og risiko ved den enkelte lufthavn kom Miljødirektoratet med en forventning om opprydding ved 14 prioriterte lufthavner i perioden 2021-2027 som dannet grunnlaget for utarbeidelsen av Avinors målsetning. Resultatene fra 2019 viste også at 10 lokaliteter hadde så lave konsentrasjoner/mengder i jord at de ikke vil prioriteres for tiltak. For de 14 prioriterte lufthavnene er det per nå beregnet en mengde på 500 kg PFAS ved de kartlagte lokalitetene.

Målet bygger på forskning av effektene kjemikalier har på helse og miljø og regelverk som forurensningsmyndighetene setter som følge av dette. Myndighetene ved Miljødirektoratet er en viktig interessent som har vært involvert i fastsettelsen av målet. Dette sikrer at målene er i tråd med nasjonale retningslinjer og krav. Eventuelle endringer i mål, parametere eller metoder vil bli vurdert og justert innenfor den definerte tidshorisonten. Dette sikrer at strategien forblir relevant og effektiv over tid.

Tabell E2-3.1

	2025	2024	Mål
Antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddingstiltak er gjennomført	7/(3)	2/(2)	ia./(2)
Mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet	123*	32**	-
Akkumulerte tall	2025	2024	
Akkumulert antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddingstiltak er gjennomført 2015 til 2025	17/(11)	10 (8)	
Akkumulert mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet 2015 til 2025	316	193	
*Tromsø BØF2, Kirkenes BØF1 og 2, Bødø og vannrensing OSL			
**Stavanger BØF2, Kristiansund BØFB og vannrensing OSL			

Resultater og Fremdrift

Avinor har siden 2021 gjennomført opprydning i henhold til målet om opprydning ved to lufthavner per år. Siden PFAS-opprydning ved Avinor sine lufthavner startet i 2015 er totalt 316 kilo PFAS fjernet fra selskapets lokaliteter. Dette inkluderer 66 kg PFAS fra opprydning av 4 lokaliteter ved NLBO. Grunnet opprydning ved komplekse lokaliteter fremover er det risiko for enkelte forsinkelser i fremdriften de kommende årene.

E2 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	-	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2025
E1-5	Antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddingstiltak er gjennomført	Avinor anser oppryddingstiltak som gjennomført på en lufthavn når det er gjennomført tiltak på en eller flere av de vesentlige PFAS-forurensede lokalitetene ved lufthavnen.
		Lokaliteter defineres som vesentlig forurensede PFAS-områder på Avinors eiendom eller områder i tilknytting til Avinors eiendom hvor forurensningsmyndighet har vurdert Avinor som ansvarlig forurensrer. Det er i all hovedsak lokaliteter relatert til brannøving.
		Tiltak kan enten være fjerning av PFAS (graving/deponering, vannrensing) eller spredningsreduserende tiltak (tildekking).
		Det kan gjennomføres tiltak på en eller flere lokaliteter pr. lufthavn. Lokasjonen telles som en del av indikatoren så snart ett tiltak er gjennomført.
	Mengde PFAS	Mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet ved fjerning eller spredningsreduserende tiltak beregnes fra gjennomførte tiltak ved lufthavner og lokaliteter som inngår i KPlen «Antall lokaliteter (lufthavner) hvor oppryddingstiltak er gjennomført» Mengde ΣPFAS innenfor undersøkt areal beregnes på følgende måte: • Kartlegging med uttak av jordprøver for analyse gir grunnlaget for en interpolering av konsentrasjonsnivåene mellom de prøvetatte punktene. Dette gir interpolerte arealer med ulik forurensningsgrad. • Massenens volum (m³) beregnes ved å multiplisere interpolert areal og dyp hvor det er påvist konsentrasjoner av PFOS/ΣPFAS > 3 µg/kg. Det undersøkte arealet er definert av de ytterste prøvepunktene. Dybde er definert som gjennomsnittsdybde for forurensning, med mindre forurensningen er avgrenset av fjell, eller det er påvist konsentrasjoner < 3 µg/kg / ikke påvist PFOS/ΣPFAS i alle de dypeste prøvene. • Massenens vekt (kg) beregnes ved å multiplisere Massenens volum (m³) med Massenens tetthet (kg/m³). Massenens tetthet settes basert på observasjoner i felt, og er en skjønnsbasert vurdering. • Mengde (kg) ΣPFAS estimeres ved å multiplisere Massenens vekt (kg finstoff) med interpolert gjennomsnittskonsentrasjon for ΣPFAS i massene (µg/kg). Det er usikkerhet knyttet til beregningene av mengde ΣPFAS i jord som påvirkes av blant annet antall prøvepunkter, antall prøver, hvordan prøvepunktene er fordelt på arealet, hvordan prøvene er fordelt i dybden, og hvor godt prøvene ser ut til å treffe forurensningen.

4.2.5 E4 Naturmangfold og økosystemer

Strategi

E4-1 Omstillingsplan og ivaretagelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell

Avinor har ikke identifisert vesentlige risikoer og muligheter knyttet til rapportering etter ESRS E4 i den gjennomførte doble vesentlighetsanalysen. Imidlertid er risikoen knyttet til tilpasning til klimaendringer identifisert under ESRS E1 blant annet relatert til avhengighet av regulerende økosystemtjenester. Risikoen er dekket gjennom robusthetsanalysen utført for risikoene under E1, jf. E1 SBM-3.

E4 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Avinor eier arealer og drifter lufthavner i hele Norge. Arealene på en lufthavn består av tette flater og bygg, men også grøntområder og naturlig vegetasjon. Avinors aktiviteter kan påvirke arter og økosystemer lokalt fra drift og utvikling og globalt gjennom verdikjeden. Både egen drift og verdikjeden er avhengig av økosystemtjenester.

I perioden 2009-2014 gjennomførte Avinor, med bistand fra innleide biologer, en omfattende kartlegging av naturverdier på og rundt lufthavnene. Enkelte lufthavner har fått oppdaterende eller supplerende kartlegginger i ettertid. Resultatene fra kartleggingene gir en god oversikt over naturverdier på og rundt lufthavnene. Avinor har egne kartverktøy som tilgjengeliggjør informasjon om områder med svært verdifull natur og som benyttes i planlegging og prosjekter. Oppsummering finnes i Tabell E4.SBM-3.2 og en mer detaljert beskrivelse, inkludert påvirkning, står i Tabell E4.SBM-3.1 for vesentlige lokasjoner i henhold til Avinors naturrisikoanalyse.

Tabell E4.SBM-3.1 Vesentlige lokasjoner

Lufthavn	Aktivitet	Områder med svært viktig natur og Key Biodiversity areas på eiendom og i influensområdert (1 km)	Vesentlige påvirkninger fra lufthavnen. (Avhengigheter er identifisert på selskapsnivå).	Økologisk status (regional)
Tromsø lufthavn, Langnes	Lufthavndrift	Naturtypelokaliteter (kalkskog, rikmyr, seminaturlig mark, bløtbunnsområder i strandsonen, rik åpen jordvannsmyr, kalkbjørkeskog)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, utslipp av avisingskjemikalier, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	Skog 0,44 Fjell 0,67 Arktisk tundra -Begrenset avvik Våtmark 0,64 Åpent lavland 0,53 Ferskvann 0,78 Kystvann 0,62
Bodø lufthavn	Lufthavndrift	Nasjonal laksefjord (Breiarfjorden), utvalgt naturtype (ålegraseng) naturtypelokaliteter (naturbeitemark, åpen kalkmark, rikt strandberg, løstliggende kalkalger, skjellsandforekomster)	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	
Harstad/Narvik lufthavn, Evenes	Lufthavndrift	3 verneområder: Kjerkvatnet naturreservat, Tennvatn naturreservat, Nautå naturreservat utvalgt naturtype (kalksjø) naturtypelokaliteter (rikmyr, kalkbjørkeskog, kroksjø, flomdammer og meanderende elveparti, stort strandengkompleks)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS	
Trondheim lufthavn, Værnes	Lufthavndrift	Verneområder: Reppesleiret naturreservat KBA: Stjørdalsfjorden Område for en prioritert art (svarthalespove) Anadrom laksefiskbestand (sjørret), Nasjonal laksefjord, 7 naturtypelokaliteter (bløtbunnsområder i strandsonen, seminaturlig våteng, sanddynemark, strandeng og strandsump, gråor heggeskog, gammel granskog)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utslipp av avisingskjemikalier, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	Skog 0,41 Fjell 0,71 Våtmark 0,72 Åpent lavland 0,39 Ferskvann 0,74 Kystvann 78
Kristiansund lufthavn, Kvernberget	Lufthavndrift	Verneområde: Gløsvågen naturreservat utvalgt naturtype (kystlynghei) naturtypelokaliteter (naturbeitemark,rikmyr, lågurtalm-lind-hasselskog, sørlig kaldkilde)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS	
Ålesund lufthavn, Vigra	Lufthavndrift	4 verneområder: Rørvikvatnet naturreservat, Roaldsand dyrefredningsområde, Blindheimsvik dyrefredningsområde, Rørvikvågen fuglefredningsområde 1 foreslått verneområde 2 utvalgte naturtyper (kystlynghei og slåttemark) 5 naturtypelokaliteter (seminaturlig eng, naturbeitemark,atlantisk høymyr, bløtbunnsområder i strandsonen, strandeng og strandsump)	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, lysforurensing, fremmede arter, fugl og viltkontroll	

Tabell E4.SBM-3.1 Vesentlige lokasjoner (forts.)

Lufthavn	Aktivitet	Områder med svært viktig natur og Key Biodiversity areas på eiendom og i influensområdert (1 km)	Vesentlige påvirkninger fra lufthavnen. (Avhengigheter er identifisert på selskapsnivå).	Økologisk status (regional)
Bergen lufthavn, Flesland	Lufthavndrift	Utvalgt naturtype (hule eiker), naturtyper (større tareskogforekomster, større kamskjellforekomster, rik svartorsumpskog, lågurteikeskog, gammel kystfuruskog,	Arealbruksendring, utlekking av PFAS, fugl- og viltkontroll, fremmede arter	Skog 0,37 Våtmark 0,56 Åpent lavland 0,41 Ferskvann 0,73 Kystvann 0,73
Stavanger lufthavn, Sola	Lufthavndrift	Verneområder: Jærstrendene plantefredningsområde, Jærstrendene landskapsvernområde, Jærstrendene fuglefredningsområde KBA: Jæren Nasjonal laksefjord, 2 utvalgte naturtyper (kystlynghei, ålegrasenger), naturtypelokaliteter (naturbeitemark, seminaturlig myr, andre viktige forekomster/furuskog, parklandskap, fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet, bløtbunnsområder i strandsonen, størreTareskogforekomster)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, fremmede arter, fugl- og viltkontroll	
Kristiansand lufthavn, Kjevik	Lufthavndrift	Topdalselva anadrom lakseførende strekning, Utvalgte naturtyper (slåttemark og ålegrasenger, hule eiker). Naturtypelokaliteter med naturtyper (kalkrik helofyttsump, rik svartorstrandskog, slåttemark, gammel furuskog med stående død ved, semi naturlig strandeng, hagemark, høgstaude-edellauvskog, ålegrasenger, sørlig etablert sanddynemark)	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, fremmede arter	Skog 0,44 Våtmark 0,68 Åpent lavland 0,40 Ferskvann 0,73 Kystvann 0,71
Oslo lufthavn, Gardermoen	Lufthavndrift	Verneområde: Elstad landskapsvernområde, Romerike landskapsvernområde, Aurmoen landskapsvernområde, Sogna naturreservat 1 foreslått verneområde (skog), Utvalgt naturtype (kalksjø med kransalger). Naturtypelokaliteter (eng-aktig sterkt endret fastmark rik kulturlandskapssjø, andre viktige forekomster, kalksjø, ravinedal) Utvalgt kulturlandskap	Arealbruksendringer, klimagassutslipp, utlekking av PFAS, fremmede arter, fugl- og viltkontroll, lysforurensing	Skog 0,42 Ferskvann 0,72 Åpent lavland 0,38

*Påvirkning fra avisningskemikalier er ikke identifisert som en vesentlig påvirkning i DVA, men det er påvist en påvirkning på to av Avinors lufthavner.

Vesentlige aktiviteter

Lufthavndrift, inkludert fugl- og viltkontroll, vedlikehold av infrastruktur og bygninger, vedlikehold av grøntområder, utvidelser og mindre bygge- og infrastrukturprosjekter på eksisterende eiendommer, påvirker i større og mindre grad naturmangfold og økosystemer på lufthavnen og i lufthavnens nærområde. Verdikjeden er ikke inkludert i naturrisikoanalysen, men følgende aktiviteter i verdikjeden kan være relevante; innkjøp av materialer, drivstoff, kjemikalier og energi, tilbringertjenester, bygge- og anleggsprosjekter, kommersielle tjenester på lufthavnen, hoteller og flytrafikk.

Vesentlige lokasjoner, aktiviteter, avhengigheter, risikoer og muligheter er del av Avinors naturrisikoanalyse og dobbelt vesentlighetsanalyse. Naturrisikoanalysen ble påbegynt i 2024, ferdigstilt i 2025 og forankret i konsernledelsen i februar 2026.

Tabell E4.SBM-3.2 Oversiktstabell svært viktig natur

Antall	2025	2024
Antall lufthavner med svært viktig natur på Avinors eiendom	18	18 *
Antall lufthavner med svært viktig natur på lufthavn og i influensområdet	43	43 **
Dekar	2025	2024
Antall dekar svært viktig natur på Avinors eiendom	6 117	7 173 **
Antall dekar med svært viktig natur på lufthavn og i influensområdet	96 411	90 099 **
Antall lufthavner der svært viktig natur er negativ påvirket på lufthavnområdet eller i influensområdet	2025	2024
PFAS	25	23
Arealbruksendringer	1	1

* Tallet er korrigert og inkluderer nå nytt areal Bodø lufthavn overtatt 1.1. 2024.
** Endringer i de rapporterte tallene for 2024 skyldes forbedringer i GIS sammenstillingen av nasjonale databaser for kartunderlaget for svært viktige naturområder og Avinors arealer+influenssonen. I 2024 ble dette bearbeidet mer manuelt mens det i 2025 er erstattet av en mer automatisk prosess. Dette gir riktigere tall, også for 2024.

Tabell E4.SBM-3.3 Vesentlige påvirkninger og hvordan påvirkning er vurdert per lokasjon

Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Tall for arealbruksendringer er samlet inn fra prosjekter. Tall er også samlet inn direkte fra de fire største lufthavnene da det kan være endringer som ikke inngår i et prosjekt.
Påvirkning fra*;	
Fremmede, skadelige arter	Dette er registrert i kartleggingsrapporter og fra befaringer på lufthavnen. Det foreligger i dag ikke en oppdatert oversikt over påvirkning på det enkelte naturlokalitet ved den enkelte lufthavn. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2.
Klimagassutslipp	Avinor har klimagassregnskap som beskrevet i E1. Ikke direkte virkninger lokalt på naturområder. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2. For mer informasjon se kapittel E1.
PFAS-utlekking fra eksisterende forurensset grunn	Resultater fra overvåkning og undersøkelser. Kilde for kjemisk og økologisk tilstand: Vann-Nett og egne rapporter. For mer informasjon se kapittel E2.
Spredning av mikroplast	Har per i dag ikke tall per lufthavn. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2.
Lysforurensning	Estimert i naturrisikoanalysen. Mengde lysforurensning er målt per lufthavn i naturrisikoanalysen og inngår i , men faktisk effekt av dette på naturmangfold og økosystmer har vi ikke metoder for å beregne. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2, men inngår i Tabell E4.SBM-3.1 der det er en høy verdi/ vesentlig påvirkningsfaktor for en vesentlig lokasjon.
Fugl og viltkontroll	Fellinger, samling av egg og kollisjoner med fly registreres fortløpende. Hvilke faktiske påvirkninger dette eventuelt har på den enkelte populasjon eller art har Avinor ikke metoder for å estimere. Inngår derfor ikke i tabell E4.SBM-3.2.
Jordforringelse	Risiko for grunnforurensing ved dagens drift av lufthavnene er hovedsakelig knyttet til flyavising, baneavising, brannøving og drivstofflekkasjer. Historiske aktiviteter som brannøving med fluorholdig brannskum, flytting og gjenbruk av forurensede masser, samt oppbevaring og søl av drivstoff og andre kjemikalier har ført til forurensede områder ved de fleste lufthavner. Avinors eiendommer er derfor definert som områder med mistanke om forurensset grunn, med mindre områdene er dokumentert rene gjennom prøvetaking. Alle terrenginngrep i forurensset grunn følger regelverk og krav til hvordan graving i forurensset grunn skal håndteres. Avinor har, etter pålegg fra Miljødirektoratet, satt i gang et omfattende opprydningsarbeid for å hindre at PFAS-forbindelser spres i naturen. I naturrisikoanalysen er utlekking av PFAS vurdert som vesentlig påvirkning, denne påvirkningen kan føre til jordforringelse.
Jordforsegling	En lufthavn krever et fysisk areal. Bygninger, parkeringsplasser, rullebanesystemet og annen infrastruktur består av tette flater. Videre er det også betydelige grøntområder og naturområder på eiendommene. For eksempel utgjør bebygde/tette flater litt over 30 prosent av arealet på Avinors eiendommer på Oslo lufthavn, og tilsvarende ca. 25 prosent på Florø lufthavn. Arealbruksendringer er vurdert som en vesentlig påvirkning og kan medføre jordforsegling.
Ørkendannelse	Ørkendannelse er ikke et en vesentlig påvirkning for Avinors lufthavner, dette er grunnet Avinors lokalisering og Avinors virksomhet.
Vurdering av om virksomheten har vesentlig påvirkning på truede arter	Kartlegging av naturmangfold på lufthavner fokuserer på naturtyper, men enkelte truede arter av planter, sopp, lav, insekter, fugler og pattedyr er også identifisert. Verneområder, key biodiversity areas og naturtyper er leveområder for truede arter. Påvirkninger på arealet for disse naturtypene vil sannsynligvis også påvirke truede arter, både direkte ved arealbruksendringer, fugl og viltkontroll eller indirekte gjennom utlekking av PFOS, fremmede arter, utslipp av avisingskjemikalier, klimaendringer og lysforurensning. Omfanget av påvirkning vil variere sterkt mellom lokaliteter, påvirkning og art. Spesialister har kartlagt naturmangfold, herunder truede arter på alle lufthavner. Insekter er kartlagt av spesialister på enkelte lufthavner. På flere lokasjoner har Avinor tiltak for å ivareta eller forbedre forhold for truede arter. Eksempelvis skjottes det områder på Kristiansand lufthavn og Oslo lufthavn for å bedre tilrettelegge leveområder for utrydningstruede arter av ville pollinerende insekter, og Stavanger lufthavn gjør tiltak for en utrydningstruet orkideart. Bestander av den fredede og sårbare plantearten flueblom blir påvirket av Ny lufthavn i Bodø, og som et konsekvensreduserende tiltak flyttes disse plantene til nye områder. Avinor har tillatelse til felling av enkelte truede arter, som kun benyttes som siste utvei for å ivareta flysikkerheten, etter at andre tiltak er forsøkt. Fugl- og viltkontroll kan påvirke enkeltindivider av truede arter. Det er vanskelig å estimere om tiltakene vil ha effekt på bestands- eller artsnivå. All aktivitet innen fugl- og viltkontroll gjennomføres i henhold til tillatelser fra Miljødirektoratet.

Nedbygging av og inngrep i naturområder & påvirkning på arter og naturtyper

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Arealbruksendringer	Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner.	Arealbruk og arealbruksendringer kan føre til tap av natur, noe som reduserer naturmangfold og påvirker økosystemer	FNP	Klima- og miljøpolicy	- Natur – og miljøhensyn i beslutningsprosesser - Kontraktskrav for avskogingsfrie verdikjeder - Erstatning og reetablering av reinbeite	E4-5 – Arealbruksendringer	Mål ikke satt
Påvirkning på arter og naturtyper	Påvirkning på arter og naturtyper fra aktiviteter i drift, utvikling og nye lufthavner	Påvirkningene fra Avinor sin virksomhet fra fremmede arter, klimagassutslipp, PFAS-utlekking fra eksisterende forurensset grunn, spredning av mikroplast, lysforurensning og fugl- og viltkontroll kan føre til tap av naturmangfold og forringelse av økosystemer	FNP	Klima- og miljøpolicy	- Natur – og miljøhensyn i beslutningsprosesser Fremmede arter: - Artskartlegging egne arealer Fugl- og viltkontroll: - Fugl- og viltforvaltning	E4-5 – Viktige naturområder som blir negativt påvirket fra lufthavndrift	Mål ikke satt

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E4-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med naturmangfold og økosystemer

Natur- og miljøhensyn i beslutningsprosesser

Avinor jobber systematisk for å redusere egen negativ påvirkning på naturmangfold og økosystemer gjennom etablerte prosedyrer. Formålet er å redusere skadevirkninger og å synliggjøre virkning av beslutninger på natur. Beslutningstakere skal få tilstrekkelig kunnskap om konsekvenser, alternativer og muligheter i en tidlig fase for å kunne ta gode beslutninger.

Klima og miljøhensyn i langtidsplaner for lufthavnene

Avinor utarbeider rullerende langtidsplaner for lufthavnene, heretter kalt ‘masterplaner’ som beskriver hvilke arealer på lufthavnen som er tilgjengelige, herunder muligheter og begrensninger, samt mulige arealdisponeringer på kort, mellomlang og lang sikt. Samlede masterplaner er nødvendige for å sikre det langsiktige arealbehovet for lufthavnene, som grunnlag for planlegging og prosjektering av infrastruktur og eiendomsverv.

Når planer for lufthavner kan påvirke dyrket mark eller spesielt verdifull natur, skal det vurderes og prioriteres tiltak for å begrense klima- og miljøpåvirkning i tråd med tiltakshierarkiet:

1. Å unngå skadevirkninger er det mest effektive tiltaket for å ivareta klima og miljø. Dette tiltaket har høyest prioritet.
2. Dersom dette ikke er mulig, skal det vurderes tiltak for å begrense skade.
3. Om det ikke er mulig å unngå eller begrense negative virkninger, skal tiltak gjennomføres for å istandsette eller restaurere.
4. Dersom prosjektet fortsatt fører til store negative virkninger, skal det vurderes tiltak for å kompensere for negative virkninger.

Steg 4 med frivillig kompensasjon er per i dag ikke noe som vurderes. En mal for vurderingene skal utarbeides for å sikre dokumentasjon av hvordan de ulike trinnene i tiltakshierarkiet er vurdert og hvilke tiltak som er valgt for å redusere negativ påvirkning.

Dokumenterte alternativvurderinger skal gjennomføres i tidlig fase dersom det er aktuelt med inngrep i områder med natur av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Alternativvurderingene skal vektlegges i beslutningsprosessen. Maler og systematikk for dette er under uttesting og utarbeidelse.

Lokal kunnskap blir inkludert via lokalt ansatte ved den enkelte lufthavn. Tiltaket omfatter egen drift og alle lokasjoner der det skal tas beslutninger som angår natur. Tiltaket har sammenheng med ambisjonen om å jobbe systematisk for å redusere egen negativ påvirkning, både i form av arealbruksendringer og påvirkning på arter og naturtyper.

Klima og miljøhensyn i bygg- og anleggsprosjekter

Avinor har etablert prosedyrer som fastsetter hvordan klima- og miljøhensyn skal integreres i alle Avinors bygg- og anleggsprosjekter, fra idéfase til avslutning, slik at påvirkningen på klima og miljø reduseres gjennom hele prosjektets og anleggets livsløp. Prosedyren tydeliggjør ansvar og roller, særlig prosjektleders ansvar for å identifisere krav, risikoer, påvirkning og tiltak innen klima og miljø, samt sikre etterlevelse i kontrakter, gjennomføring og rapportering. Prosedyren beskriver hvilke vurderinger, analyser og beslutningsunderlag som kreves i hver prosjektfase for å sikre at klima- og miljøhensyn inngår i valg av løsninger, konsepter og anskaffelsesstrategier. Klima og miljø skal være et fast tema i styring, møter, usikkerhetsanalyser og rapportering, og det stilles krav til bruk av kompetanse og dokumentasjon der risiko og kompleksitet tilsier det. Avslutningsvis stilles det krav til sluttdokumentasjon,

rapportering og evaluering for å sikre læring, sporbarhet og etterlevelse av interne og eksterne klima- og miljøkrav. Tiltaket omfatter egen drift og oppstrøms verdikjede. Tiltaket har sammenheng med ambisjonen om å jobbe systematisk for å redusere egen negativ påvirkning på både arealbruk og arter og naturtyper.

Kontraktskrav for avskogingsfrie verdikjeder

Avinor skal stille krav i innkjøp og kontrakter som fremmer avskogingsfrie verdikjeder. Tiltaket gjelder for aktiviteter i oppstrøms verdikjede. Tiltaket skal sørge for standardkrav i kontrakter. Avinor hadde i 2025 krav for å fremme avskogingsfrie verdikjeder i relevante kontrakter og dette tas fortløpende i nye kontrakter der dette er relevant. Dette arbeidet videreføres.

Erstatning og reetablering av reinbeite

Landarealene avsatt til ny lufthavn i Mo i Rana har vært reinbeite for urbefolkning i området. Det er utarbeidet planer for hvordan skaden på reinbeitedistriktet skal utbedres som blant annet inkluderer erstatning og reetablering av gamle beiteområder i form av å fjerne eksisterende infrastruktur. Avinor har tett dialog med det berørte reinbeitedistriktet og kommunen.

Artskartlegging egne arealer

Avinor skal kartlegge utvalgte fremmede, skadelige arter på egne arealer og iverksette tiltak der nødvendig for å hindre spredning eller skade på natur. Nøkkelhandlinger inkluderer kartlegging og fjerning av forekomster på flere lokasjoner.

Ved graving og masseforflytning gjelder egne prosedyrer for å hindre spredning av fremmede skadelige arter. Fremmede, skadelige arter var en del av den opprinnelige kartleggingen av naturmangfold. For å oppdatere status gjennomfører lufthavnene selv, med støtte fra Avinors bærekraftavdeling, en befaring for å kartlegge de vanligste fremmede artene.

Hittil har 27 av 43 lufthavner gjennomført befaringen og registrert eventuelle fremmede arter i perioden 2022-2025. Ambisjonen om å kartlegge alle innen 2025 er ikke oppnådd og arbeidet blir videreført i perioden 2026-2030 slik at alle lufthavnene skal ha en oppdatert oversikt over forekomstene og eventuell risiko for naturmangfold. For enkelte lufthavner vil det utføres befaringer og kartlegginger oftere enn en gang i denne perioden, dette er avhengig av lokale forhold på lufthavnen.

Fjerning av fremmede, skadelige arter, som forbedrer tilstanden i økosystemer i et område regnes som ett av mange mulig positive tiltak en lufthavn kan gjennomføre. Tiltaket gjelder for Avinors egen drift. Tiltaket for fremmede arter utføres av ansatte på den enkelte lokasjon og vil derfor til en viss grad derfor omfatte lokalkunnskap. Tiltaket omfatter egen drift og alle lokasjoner. Tiltaket har sammenheng med ambisjonen om å jobbe systematisk for å redusere egen negativ påvirkning.

Relevant KPI er «Andel lufthavner som har kartlagt fremmede arter». Relevant for PRM påvirkning arter og naturtyper.

Fugl- og viltforvaltning

Avinors arbeid for å redusere risikoen for kollisjoner mellom fly, fugler og dyr innebærer tidvis inngrep som kan påvirke naturmangfold og økosystemer. For å minimere negative konsekvenser jobbes det kontinuerlig med forebyggende tiltak for å gjøre lufthavner og nærområder mindre attraktive for fugler og dyr. Tiltaksplaner utarbeides og oppdateres basert på risikovurderinger, i samarbeid med ornitologer og lokalt personell, hvor prioriterte tiltak omfatter blant annet skremmeskudd og bruk av laser. Uttak av fugl og egg benyttes kun dersom alle andre alternativer er forsøkt uten ønsket effekt.

Videre deltar Avinor aktivt i relevante nasjonale og internasjonale fora for å identifisere metoder som reduserer behovet for naturinngrep. Tiltakene er kontinuerlige og gjelder for egen drift på samtlige lokasjoner, i tråd med selskapets ambisjon om å arbeide systematisk for å redusere sin miljøpåvirkning. All forvaltning skjer i henhold til tillatelse fra Miljødirektoratet.

Drifts- og investeringskostnader

Det er ikke satt av egne midler til tiltak for naturmangfold og økosystemer, da de inngår i ordinær drift.

Andre forhold

Avinor har ikke økologisk kompensasjon som del av strategi eller tiltak. Alle tiltak utenom fugl- og viltforvaltning er i stor grad overordnede systemiske og utarbeidet uten en prosess for innarbeidet lokalkunnskap og tradisjonell kunnskap og naturbaserte løsninger i tiltaket. Vesentlige aktiviteter i Avinor som påvirker natur og miljø utføres i henhold til myndighetstillatelser med tilhørende offentlige prosesser for høring. Gjennom høringsuttalelser får myndighetene og Avinor innspill fra berørte interessenter og lokalsamfunn, inkludert urfolk.

Klimagassutslipp, PFAS-utlekking, mikroplast og lysforurensning

Tiltakene som er listet for klima, forurensing og sirkulærøkonomi er viktige tiltak også for naturmangfold og økosystemer. Disse er beskrevet under kapittel E1, E2 og E5.

Det ble i 2025 ikke gjennomført tiltak for å redusere lysforurensning eller spredning av mikroplast. Lysforurensning fra lufthavndriftdrift er et tema som er identifisert som en påvirkningsfaktor i naturrisikoanalysen, og er noe Avinor tidligere ikke har hatt fokus på. Mikroplast er også et relativt nytt tema for Avinor. Avinor vil i 2026 etablere en ny klima- og miljøstrategi for 2026–2030, der også mikroplast og lysforurensning vil inngå som vurderingspunkter.

Mål og målindikatorer

E4-4 Mål knyttet til naturmangfold og økosystemer

Utover det som er omtalt i E1 og E2 har ikke Avinor satt mål for naturmangfold og økosystemer som følger prinsippene for vitenskapsbaserte mål for natur (SBTN) og rapporteringsrammeverket ESRS. For perioden 2026-2030 jobbes det med å sette mål i henhold til prinsippene i ESRS rammeverket.

Avinor har en generell ambisjon om å minimere tap av natur og inngrep som påvirker truede eller nær truede naturtyper og arter. Dette følges opp gjennom tiltakene som beskrevet under E4-3.

E4-5 Måleindikatorer for påvirkning knyttet til endringer i naturmangfold og økosystemer

Viktige naturområder som blir negativt påvirket fra lufthavndrift

Utlekking av PFAS er den påvirkningen som er identifisert å ha en negativ effekt på verneområder i 2025. Det er ikke registrert arealbruksendringer, spredning av fremmede arter til verneområder eller fugl- og vilttiltak eller utslipp av kjemikalier som påvirker verneområder i 2025. Påvirkningen på andre områder med svært viktig natur, som ikke kun er verneområde, er listet i tabell E4.SBM-3.2.

Arealbruksendringer

Arealbruksendringer skjer hovedsakelig på land, men kan også omfatte utfylling i sjø eller vann.

Tabell E4-5.1 Antall og areal (i hektar) av steder som eies, leases eller forvaltes i eller i nærheten av verneområder eller viktige områder for naturmangfold som Avinor påvirker negativt

	2025	2024
Antall lufthavner som har naturvernområder på lufthavnområdet eller i influensområdet	11	11
Antall naturvernområder på lufthavnområdet eller i influensområdet	21	21
Antall lufthavner der utlekking av PFAS påvirker ett eller flere naturvernområder	8	9
Antall naturvernområder på lufthavnområdet eller i influensområdet som påvirkes negativt av PFAS	18	19
Areal i dekar (daa) i naturvernområder som påvirkes negativt av PFAS	15 548	15 932 *

* Endringer i de rapporterte tallene for 2024 (opprinnelig 14 313 daa) skyldes forbedringer i GIS sammenstillingen av nasjonale databaser for naturvernområder og Avinors arealer og influensområder. I 2024 ble dette bearbeidet mer manuelt mens det i 2025 er erstattet av en mer automatisk prosess. Dette gir riktigere tall, også for 2024.

Tabell E4-5.2 Tall for arealbruk og for arealbruksendringer i 2025

Tall i dekar (daa)	2025	2024
Totalt areal eiendom lufthavner	57 318	57 347 *
Totalt areal fast dekke på Avinors eiendom ved lufthavner	17 738	17 575 *
Antall dekar svært viktig natur på Avinors eiendom	6 117	7 173 **
Arealbruksendringer i svært viktig natur på egen eiendom og i prosjekter i rapporteringsåret	5	101 ***
Natur på Avinors eiendom ved lufthavner	14 011	14 789 *
Arealbruksendringer i natur på egen eiendom og prosjekter i rapporteringsåret	229	1 340 ***

* Korrigert tall. Arealer overtatt ved Bodø lufthavn 1.1.2024 er nå inkludert.
** Endringer i de rapporterte tallene for 2024 skyldes forbedringer i GIS sammenstillingen av nasjonale databaser for naturvernområder og Avinors arealer. I 2024 ble dette bearbeidet mer manuelt mens det i 2025 er erstattet av en mer automatisk prosess. Dette gir riktigere tall, også for 2024. ved Bodø lufthavn 1.1.
*** Årsaken til endring i tallene fra 2024 til 2025 knyttes i hovedsak til de to store utbyggingsprosjektene ny lufthavn i Bodø og Mo i Rana.Begge prosjektene foretar seg større arealbruksendringer i naturområder. Begge prosjektene var i 2024 i en fase med skogrydding, planering og grunnarbeider. I 2025 var denne fasen av prosjektene nesten ferdig som førte til mindre arealbruksendringer.

E4 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	Tidsperiode, validering og avgrensning	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025– 31. desember 2025. Kartdata er hentet fra Naturbase og AR5 ¹ januar 2025.
		Tallene er ikke validert av uavhengig tredjepart.
		Lufthavner som eies, leases eller drives av Avinor er inkludert. Dette vil si; Drift av 43 lufthavner, Haugesund lufthavn Karmøy (Avinor eier arealene, driftes av en annen operatør) og Fagernes lufthavn Leiren (nedlagt, Avinor eier arealene). Vurderingene gjelder aktiviteter og påvirkning fra egen drift og utvikling av lufthavner, ikke verdikjede.
E4 SBM-3.1	Vesentlige lokasjoner	Tabellen gir en oversikt over vesentlige lokasjoner med naturverdier, påvirkningsfaktorer og regional økologisk status. De vesentlige lokasjonene er lufthavnene som i naturrisikoanalysen er høyest rangert basert på påvirkning og sensitivitet på naturverdier. Hva som er relevante påvirkningsfaktorer for hver lufthavn, er hentet fra vurderinger etter LEAP metodikken i naturrisikoanalysen. Vesentlige avhengigheter er per nå ikke definert ferdig per lokasjon, kun på selskapsnivå. Data for naturverdier er hentet fra Naturbase og World Database of Key Biodiversity Areas. Økologisk status er for hovedøkosystem på regionalt nivå fra (Miljødirektoratets rapport M2599 Etablering av naturregnskap 2023. Økologisk status oppgis på en skala mellom 0 svært degradert økosystem og 1 intakt økosystem. Svært viktig natur tilsvarer transportsektorens «Naturmangfoldindikator». Definisjonen bygger på rundskriv T-2/16 (Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis) og håndbok M-1941 (Konsekvensutredning av klima og miljø – Miljødirektoratet). Utvalget og datakilder er definert i NTP i dokumentet «DOKUMENTASJON AV LEVERANSER TIL NTP 2025-2036: Beregning av arealbeslag i samferdselsprosjekter» av 22.10.2024.
E4 SBM-3.2	Oversiktstabell svært viktig natur	Tabellen gir en oversikt over forekomsten av svært viktig natur på lufthavnene og en kilometer rundt lufthavnene. Influensområdet er satt til en radius på 1 kilometer fra lufthavnen (målt fra lufthavngjerdet). Det vil variere mellom aktiviteten på lufthavn og påvirkningsfaktor hvor mye påvirkning det faktiske er i dette området. Areal svært viktig natur summeres fra tabeller fra naturbase og eiendomsareal hentes fra Matrikkelen². For beskrivelse av vurderinger og datakilde for vesentlig påvirkning se Tabell E4.SBM-3.3 Vesentlige påvirkninger og hvordan påvirkning er vurdert per lokasjon.
E4 SBM-3.2	Vesentlige påvirkninger og hvordan påvirkning er vurdert per lokasjon	Tabellen beskriver påvirkning fra alle de vesentlige påvirkningsfaktorene identifisert i naturrisikoanalysen dersom det er funnet at de har påvirkning i verneområder. For fremmede arter, lysforurensning, fugl- og viltkontoll, mikroplast og klimagassutslipp har Avinor ikke data som gjør det mulig å påvirke verneområdene. Påvirkning PFAS: Eksisterende kunnskap om PFAS på lokaliteter er hentet fra Avinor sin miljødatabase, samt fra rapporter og kunnskap om PFAS forurensningen per lufthavn. Naturvernområder er hentet fra Avinor sitt naturindikatorkart, uttrekket har inkludert influensområde med 1 km rundt lufthavna. Det er gjort en vurdering av hvor PFAS forurensningen er lokalisert og spredningsveier, i forhold til naturvern.
E4-5.1	Antall og areal av steder som eies, leases eller forvaltes i eller i nærheten av verneområder eller viktige områder for naturmangfold som Avinor påvirker negativt	Tabellen viser hvor mange lufthavner som er plassert på eller nær naturvernområder og eventuell påvirkning fra lufthavnen på verneområdene. Med naturvernområder menes områder som er vernet etter forskrift for å ta vare på naturverdier. Tall og areal på forekomster av dette på Avinors eiendom og en kilometer radius rundt flyplassene hentes fra Naturbase og Avinors eiendom måles fra Matrikkelen.
E4-5.2	Arealbruk og endringer i arealbruk	Tabellen viser et enkelt arealregnskap for Avinors arealer på lufthavnene som driftes av og/eller eies av Avinor. Arealbrukskategoriene er fra NIBIOs Arealressurskart (AR5). Fast dekke tilsvarer arealtypene ‘Bebyggd’ og ‘Samferdsel’. «All natur» synliggjør natur på Avinors eiendom uavhengig av i hvilken grad naturen er kartlagt med hensyn på naturtype og tilstand og består av arealbrukskategoriene ‘Skog’, ‘Myr’, ‘Vann’ og ‘Hav’. Åpen grunnlent mark inkluderes også der dette er naturlig vegetasjon. Forekomst av åpen grunnlent mark kan være feilklassifisert for lufthavner og dette kvalitetssikres med flyfoto per lufthavn. Arealbruksendring er endringer mellom arealbrukskategoriene, for eksempel fra skog til utbygd areal. Beregninger er gjort av endringene som er gjennomført rapporteringsåret. Ellers følges reglene for beregninger etter metodikk for samferdselssektoren i NTP.

1) AR5 er et detaljert arealressurskart og en del av Felles kartdatabase (FKB), som inneholder detaljerte kartdata for Norge og forvaltes av Geovekstsamarbeidet
2) Matrikkelen er det offisielle registeret over norske eiendommer og inneholder offentlige opplysninger om grenser, bygninger, adresser og eierforhold.

4.2.6 E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Inngående ressurser	Bruk av konstruksjonsstål, betong og asfalt i konstruksjon og vedlikehold av flyplasser	Bruk av materialene konstruksjonsstål, betong og asfalt i konstruksjon, utbygging og vedlikehold av flyplasser. Utvinning og bruk av naturressurser har en negativ påvirkning på miljøet	FNP	Klima- og miljøpolicy	Utarbeide krav for ressursbruk og sirkularitet i samarbeid med relevante fagmiljøer for kontrakter og anskaffelser	E5-4 inngående ressurser	Mål ikke satt
Avfall	Avfall fra drift, vedlikehold og utbygging	Avfall fra lufthavnoperasjoner har en negativ påvirkning på miljøet	FNP	Klima- og miljøpolicy	- Utarbeide rutiner for, og vise frem gode løsninger for ombruk - Utarbeide krav for ressursbruk og sirkularitet i samarbeid med relevante fagmiljøer for kontrakter og anskaffelser - Oslo lufthavn- prosjekt zero- waste 2030 og TULIPS - Ha gode løsninger som tilrettelegger for riktig kildesortering og avfallshåndtering	E5-5 utgående ressurser	Mål ikke satt

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

E5-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi

Utarbeide rutiner for, og vise frem gode løsninger for ombruk

Det viktigste tiltaket for å begrense ressursbruk og avfallsmengde er å unngå innkjøp («refuse» i R-strategien). Vedlikehold har alltid vært prioritert hos Avinor, og selskapets lufthavner har en lang tradisjon for reparasjon og gjenbruk av utstyr og materialer. Kontinuerlig innsats kombinert med godt etablerte- og implementerte systemer og rutiner for vedlikehold er allerede på plass. Omplussing av rullende materiell på andre lufthavner, salg av produkter på eksterne auksjonsplattformer og systemer for forebyggende vedlikehold lokalt på lufthavnene er eksempler på dette.

Oslo lufthavn har en egen ombrukskoordinator. Koordinatoren skal arbeide med implementering av løsninger innen ombruk. Arbeidet inkluderer identifisering av alternative bruksområder for utstyr og materialer, samarbeid med eksterne aktører som kan nyttiggjøre seg overskuddsmaterialer, testing av digitale verktøy og kartlegging av ressurser. I 2025 har det, i samarbeid med fagmiljøene for drift og utvikling, blitt identifisert nye bruksområder for ulike typer utstyr, materialer og inventar. Det er satt i gang konkrete prosjekter, og arbeidet pågår med å innføre mer hensiktsmessige systemer for å øke gjenbruk og sirkulasjon

av overskuddsressurser. Samtidig legges det til rette for bedre samarbeid med de andre flyplassene i Avinor. Tiltaket gjelder hovedsakelig for Oslo lufthavn, men erfaringer og resultater vil også være relevante for Avinors øvrige lufthavner.

Utarbeide krav for ressursbruk og sirkularitet i samarbeid med relevante fagmiljøer for kontrakter og anskaffelser

Mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene og andre aktiviteter i Avinor. Dette innebærer krav til at materialer og produkter skal ha lang levetid, kunne repareres og brukes om igjen. Produktene må også være utformet slik at materialer i delene kan gjenvinnes og brukes som råvarer i ny produksjon, slik at minst mulig av varene ender opp som restavfall.

Tiltaket er avsluttet i 2025, og har bidratt til at Avinor anskaffer tjenester, produkter og materialer til drift og byggeprosjekter i tråd med regelverket for offentlige anskaffelser, med tydelige miljøkrav som en integrert del av prosessene. Gjennom tiltaket har det blitt stilt krav om å redusere avfall, fremme gjenbruk og materialgjenvinning, samt sikre forsvarlig avfallshåndtering og bruk av miljøvennlige produkter. Eksempler på dette er gjenbruk av masser i byggeprosjekter, ombruk av arbeidstøy for ansatte og innføring av flergangsservise i terminalene for å redusere engangsavfall. Leverandører har vært pålagt å være miljøsertifiserte og har konkurrert om å levere de mest bærekraftige løsningene. Miljøkrav har vært innarbeidet i kontrakter og byggeprosjekter, med fokus på miljøhensyn gjennom hele prosjektets livsløp.

Oslo lufthavn- prosjekt zero-waste 2030 og TULIPS

Oslo lufthavn har et pågående prosjekt, «Zero Waste 2030», som har som mål å minimere forbruk og redusere avfallsmengden. Prosjektet fokuserer på avfallsforebygging, ombruk og sømløs avfallshåndtering, med en tidshorisont frem til 2030. I 2025 er blant annet testing av ombruksløsning for konfiskerte Li-ion-batterier fra innsjekket bagasje og kartlegging av avfallsstrøm fra sikkerhetskontrollen med mål om å unngå å kaste fullt brukbare konfiskerte skarpe gjenstander gjennomført. Det er videre testet ulike gi bort-, salg- og redesignløsninger av inventar, byggemateriale og teknisk utstyr fra rydde- og ombyggingsprosjekter på lufthavnen, og det er etablert en egen Zero Waste Hub på lufthavnen hvor overskudd av mindre gjenstander finner nye eiere. Det er også anskaffet et digitalt verktøy for bedre logistikk innen ombruk og det har vært ytterligere fokus på kommunikasjon som holdningsskapende tiltak.

I 2025 utgjorde totale prosjektutgifter ca. 3,5 millioner kroner, og det er budsjettert med 6 millioner til tiltak i 2026. Beløpene knytter seg i all hovedsak til lønn og andre personalkostnader.

Oslo lufthavn deltar i delprosjektet «Circular airports» under det EU-finansierte TULIPS-prosjektet. I 2025 er det blant annet gjennomført en impact assessment-analyse for å beregne Eco-cost for 2024-avfallsdata sammenlignet med tall fra 2019. Videre har det blitt utarbeidet ulike publikasjoner basert på tidligere demonstrasjoner ved lufthavnen, samt gitt bidrag til utviklingen av sirkulære prinsipper og en håndbok for sirkulært design i bygge- og riveprosesser på flyplasser.

Ha gode løsninger som tilrettelegger for riktig kildesortering og avfallshåndtering

Alle Avinors lufthavner kildesorterer, og avfallshåndtering er en del av miljøstyringen ved alle lufthavner. Hver lufthavn har årlige møter med sitt avfallsselskap for å gjennomgå sorteringsgrad, tilrettelegging av utstyr og relevante avfallsfraksjoner på avfallsrom og returpunkter, samt se på muligheter for å forbedre sorteringsgraden. Tiltaket skal sørge for økt gjenvinning, redusert mengde avfall til deponi og avfallsforbrenning, og at Avinor overholder gjeldende lover og forskrifter for avfallshåndtering. Dette tiltaket bidrar til gjennomføring og oppfyllelse av strategien ved å unngå at avfall oppstår, i samarbeid med hele verdikjeden, samt redusere mengden restavfall ved å tilrettelegge for riktig kildesortering. Tiltaket gjelder for alle Avinors lufthavner for Avinors egen drift og oppstrøms verdikjede ved avfallsselskapene. Berørte interessenter inkluderer avfallsselskaper og forurensningsmyndighetene.

Drifts- og investeringskostnader

Tabell E5-2.1 Ressurser avsatt til handlingsplanen (Beløp i MNOK)

Tiltak	Status tiltak	2025		Planlagt		Sum
		Opex	Capex	Opex	Capex	
Oslo Lufthavn - Prosjekt Zero Waste 2030	Pågående	3	-	2	8	13
Sum		3	-	2	8	13

Mål og målindikatorer

E5-3 Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi

Avinor har ingen målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål knyttet til ressursbruk og sirkulærøkonomi, men har en overordnet ambisjon om å oppnå en betydelig reduksjon i ressursforbruket og avfallsmengdene, samtidig som materialenes levetid forlenges. Nåværende strategi og mål ble utarbeidet før CSRD-kravene trådte i kraft, og er derfor ikke formulert i tråd med rapporteringskravene. Mål for sirkulær økonomi og ressursbruk jobbes med i forbindelse med ny strategi. Oppfølgingen av avfallshåndtering og sirkulær økonomi gjøres både på lufthavn- og på konsernnivå. Tiltak tilpasses forholdene ved hver lufthavn og følges opp gjennom internrevisjoner, ledergruppen eller dialog med fagressurser. Møter med avfallsselskaper både lokalt og på konsernnivå gjennomgår utførte tiltak, statistikkutvikling og status på lufthavnene. Faggrupper for sirkulær økonomi ved de største lufthavnene arbeider med tilpassede tiltak basert på lokale forhold. Oslo lufthavn har en styringsgruppe for Zero Waste 2030-prosjektet som overvåker og rapporterer indikatorer og tiltak regelmessig. Avinors styringssystem fastsetter krav til avfallshåndtering. Systemene og rutinene for vedlikehold er godt implementert. Tiltakene for ressursbruk følges opp i tråd med Avinors klima- og miljøstrategi. Effektiviteten vurderes kontinuerlig gjennom dataanalyse, sammenligning av resultater mot ambisjoner og justering av strategier etter behov. Flere indikatorer benyttes for å evaluere fremskritt, inkludert mengden avfall og måten avfall håndteres på, mulige og implementerte tiltak for ombruk, krav satt i anskaffelser, samt avvik på avfallshåndtering fra revisjoner. Utviklingen i mengden av avfall vurderes ut ifra referanseår 2019.

E5-4 Inngående ressurser

Avinor har et bredt spekter av varekjøp som støtter driften av lufthavner og luftfartstjenester. Den omfattende infrastrukturen og de tekniske kravene som er nødvendige for å drive lufthavner gjør at bygg- og anleggsmaterialer er en betydelig del av innkjøpene. Avinor er avhengig av produkter som kan inneholde både kritiske råvarer og sjeldne jordarter for å sikre at deres utstyr og systemer fungerer effektivt og pålitelig. På grunn av kvalitetskrav kan ikke Avinor bruke resirkulert eller gjenvunnet asfalt til å asfaltere flyoperative flater. Asfalt gjenbrukes derimot internt til blant annet internveier.

Følgende inngående ressurser er definert som vesentlige for Avinor (se omtale i ESRS 2 IRO E5).

Tabell E5-4.1 Inngående ressurser

ESRS DP_ID		Enhet	2025	2024
E5-4_02	Stål	tonn	1 484	795
E5-4_04	Gjenvunnet materiale	tonn	0	0
E5-4_05	%-andel gjenvunnet materiale	%	0 %	0 %
E5-4_02	Betong	tonn	21 542	7 237
E5-4_04	Gjenvunnet materiale	tonn	0	0
E5-4_05	%-andel gjenvunnet materiale	%	0 %	0 %
E5-4_02	Asfalt	tonn	121 019	60 000
E5-4_04	Gjenvunnet materiale	tonn	0	0 *
E5-4_05	%-andel gjenvunnet materiale	%	0 %	0 % *

*Avinor har omarbeidet sammenligningstall for gjenvinning. Omarbeidelse skyldes at tallene for 2024 ble estimert med høy grad av estimatusikkerhet, og innhenting av faktisk forbruk og gjenvinningsgrad for 2025 tilsier at det ikke benyttes gjenvunnet asfalt i Avinors prosjekter. Basert på denne informasjonen vurderes dette også å være tilfellet for 2024, og tallene har derfor blitt omarbeidet tilsvarende.

Utvikling forbruk

Endringer i Avinors rapporterte materialforbruk i 2025 er i hovedsak drevet av økt prosjektaktivitet innen større utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter. Økningen i asfaltforbruk er primært knyttet til asfalteringsarbeider ved Ny lufthavn Mo i Rana, samt reasfaltering ved Tromsø og Bergen lufthavn. Tilsvarende er økt forbruk av stål og betong hovedsakelig relatert til utbyggingsprosjekter ved Ny lufthavn Mo i Rana og Bodø lufthavn.

Parallelt med denne utviklingen har Avinor i 2025 forbedret metodikken for rapportering av inngående ressurser. Tidligere har materialforbruk vært estimert basert på økonomiske data og utslippsfaktorer. Fra og med 2025 er rapporteringen basert på faktiske, registrerte mengder innkjøpte materialer, innhentet direkte fra prosjektrapportering. Metodeendringen gir mer presise og pålitelige data, og innebærer at endringer i rapportert forbruk fra 2024 til 2025 delvis kan forklares av redusert estimatusikkerhet og forbedret datagrunnlag.

E5-5 Utgående ressurser

Tabell E5-5.1 Avfall (i tonn)

		2025	2024
E5-5_07	Totalt generert avfall inkludert deponering fra ny lufthavn Bodø og Mo i Rana*	24 637	44 815
E5-5_10	Ikke-gjenvunnet avfall*	16 519	39 155
E5-5_10	Andel ikke-gjenvunnet avfall *	67 %	87 %
E5-5_11	Total mengde farlig avfall	547	838
E5-5_15	Total mangde ikke-farlig avfall*	24 090	43 977
E5-5_08	Farlig avfall utledet fra sluttbehandling	118	238
E5-5_08	Farlig avfall utledet fra sluttbehandling ved forberedelse til ombruk	1	1
E5-5_08	Farlig avfall utledet fra sluttbehandling ved materialgjenvinning	117	237
E5-5_08	Farlig avfall utledet fra sluttbehandling ved annen gjenvinning	-	-
E5-5_08	Ikke-farlig avfall utledet fra sluttbehandling	8 000	5 422
E5-5_08	Ikke-farlig avfall utledet fra sluttbehandling ved forberedelse til ombruk	929	204
E5-5_08	Ikke-farlig avfall utledet fra sluttbehandling materialgjenvinning	6 323	4 507
E5-5_08	Ikke-farlig avfall utledet fra sluttbehandling annen gjenvinning	748	711
E5-5_09	Ikke-farlig avfall rettet mot sluttbehandling*	16 090	38 555
E5-5_09	Ikke-farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved forbrenning	5 261	5 153
E5-5_09	Ikke-farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved deponering*	10 829	33 402
E5-5_09	Ikke-farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved annen sluttbehandling	-	-
E5-5_09	Farlig avfall rettet mot sluttbehandling	429	600
E5-5_09	Farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved forbrenning	425	593
E5-5_09	Farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved deponering	4	7
E5-5_09	Farlig avfall rettet mot sluttbehandling ved annen sluttbehandling	-	-
Avfall knyttet til utbygging av nye lufthavner i Mo i Rana og Bodø		2025	2024
Deponering av forurensede masser		10 464	32 844

*2024 tall oppdatert til å inkludere tall for deponering av forurensede masser knyttet til utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

En betydelig andel av det totale avfallsvolumet er deponering av forurensede masser som fjernes etter tillatelse fra forurensningsmyndighet i forbindelse med bygging av ny Bodø lufthavn. I 2025 utgjorde dette 43 prosent av avfallsvolumet til Avinor. Forurensede masser er levert til deponi i henhold til regelverket og krav fra forurensningsmyndighet. Dette er også en enkelt hendelse og ikke en gjentakende avfallskategori for Avinor og mengden vil derfor reduseres fremover. Tar man vekk deponering av forurensede masser utgjør også andre typer avfall fra utbygging av Mo i Rana og Bodø nærmere 37 prosent av Avinor sitt avfallsvolum. Sammensetningen av dette avfallet varierer ut ifra hvor man er i byggeprosessen, men bestod i 2025 mest av metaller fra riving av konstruksjoner som er gått til materialgjenvinning.

E5 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle		Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025 – 31. desember 2025
E5-4	Inngående ressurser	<i>Stål, betong og asfalt</i> Tall angir faktisk innkjøpte mengder konstruksjonsstål, betong og asfalt som rapporteres under det enkelte prosjekt og aggregeres opp på konsernnivå. <i>Andel gjenvunnet materiale</i> Avinor har i sine innkjøp av asfalt ikke stilt krav til gjenvunnet materiale. For de øvrige kategoriene stiller ikke Avinor noen uttalte kontraktskrav for andel gjenvunnet materialer, og det jobbes ikke systematisk med dette. Estimert gjenvinningsgrad er derfor satt til null.
E5-5	Utgående ressurser	Avfall måles og rapporteres ved henting av avfallet fra avfallsselskapene. Avfall registreres ved bruk av avfallskoder, i henhold til gjeldende norsk standard om klassifisering av avfall (NS 9431) samt EAL-koder fra den Europeiske avfallslisten for farlig avfall. Registrert data aggregeres opp på konsernnivå. Behandlingsformen til avfallet er rapportert direkte fra avfallsselskap og aggregert opp. Der det ikke har vært angitt tall er behandlingsformen i noen få tilfeller bestemt ut fra den vanligste behandlingsformen for den typen avfall (jf. nasjonale statistikker og Avinor sine egne historiske avfallstall). Total mengde farlig avfall består av avfall fra tømning av oljeutskillere på lufthavn, levering av frostvæske og maling, mindre mengder kjemiske stoffer brukt på verksted, og lignende materialer. I tillegg genererer rivning av bygg noe farlig avfall. Mengde og type vil variere ut ifra hvor man er i et byggeprosjekt og hva type bygg som rives. Avinor har ikke noe radioaktivt avfall. Blandet avfall utgjør den største andelen av Avinors totale avfallsmengde. Dette inkluderer blant annet usortert restavfall fra passasjerområdene i terminalen. I denne kategorien inngår også flyavfall som må forbrennes i henhold til kravene gitt i Forskrift om animalske biprodukter som ikke er beregnet på konsum (animaliebiproduktforskriften). En annen betydelig andel av Avinors avfall består av bioavfall og slam. Innenfor denne kategorien er frityrolje/fettavfall, matavfall og ubehandlet trevirke de største fraksjonene, og dette materialgjenvinnes. Papir, papp og kartong er også en stor avfallskategori som går til materialgjenvinning. Byggingen av de nye flyplassene i Mo i Rana og Bodø har generert betydelige mengder metaller til materialgjenvinning, og metaller utgjør over 20 prosent av det totale avfallsregnskapet.

Sosiale forhold

4.3 Sosiale Forhold

4.3.1 Policy oversikt - sosiale forhold (S) og forretningsetikk (G)

Denne seksjonen gir en oversikt over Avinors nøkkelpolicyer som setter retningen for arbeidet med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter (PRMer) innen sosiale forhold og forretningsetikk. For informasjon om hvordan disse policyene relaterer seg til spesifikke PRMer vises det til de emnespesifikke seksjonene i bærekraftsrapporten.

MDR-P, S1-1, S2-1, S3-1, S4-1, G-1
Konsernpolicy – Etikk, samfunnsansvar og mangfold

Ansvarlig: Konsernsjef. Compliance overvåker etterlevelse og bidrar med opplæring.
Scope: Egne ansatte, arbeidere i verdikjeden, lokalsamfunn og interessenter, inkludert urfolk eller andre marginaliserte befolkningsgrupper, samt natur, dyr og miljø. Policyen omfatter alle konsernets forretningsområder og selskaper.
Tilgjengelighet: Avinors nettsider, intranett, internt styringssystem og opplæring. Innholdet i policyen videreføres til ansatte gjennom konsernets ‘etiske retningslinjer’ og kontraktsparter gjennom ‘etiske krav til kontraktspartnere’.

Bakgrunn:
Avinor forvalter store verdier på vegne av samfunnet og samfunnsoppdraget skal utføres med hensyn til mennesker, dyr, samfunn og miljø. Avinor skal videre jobbe aktivt for å sikre at grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet og i verdikjeden, oppstrøms og nedstrøms respekteres.

Nøkkelinnhold:
Retningslinjene fastsetter at Avinor skal drive forretningsvirksomhet som er forenlig med internasjonale veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, og nasjonal lovgivning i henhold til (1) Verdenserklæringen om menneskerettigheter, (2) FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter, (3) FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, og (4) ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet.

Den adresserer videre forhold slik som å sikre rett til fagorganisering og kollektive forhandlinger, rettferdig lønn og arbeidstid, forhindre tvangsarbeid, slavearbeid, ufrivillig arbeid og barnearbeid, diskriminering, brutal behandling, negativ miljøpåvirkning,

korupsjon, og forringelse av ressurs- og inntektsgrunnlag for urfolk eller andre marginaliserte befolkningsgrupper. Avinor skal samtidig fremme likestilling, et sikkert og sunt arbeidsmiljø og regulære ansettelse, og det arbeides systematisk for å eliminere farer og redusere risiko for personskader og arbeidsrelatert sykdom. Menneskehandel er ikke fremhevet som eget punkt i Avinors policyer, men omfattes blant annet av kravet om at forretningsvirksomheten skal være forenlig med nasjonal lovgivning, herunder Norsk lov.

I tråd med policyen skal alle ansatte etterleve konsernets policyer, retningslinjer og gjeldende regelverk innen etikk og samfunnsansvar. Avinor arbeider aktivt og målrettet for å fremme likestilling og mangfold og for å hindre diskriminering. Arbeidsmiljøet skal være inkluderende, helsefremmende, preget av gode holdninger, effektivitet, samarbeid, læring og kontinuerlig forbedringsarbeid.

Policyen stadfester at det ikke skal forekomme diskriminering når det gjelder ansettelse, avlønning, opplæring, forfremmelse, oppsigelse eller pensjonering basert på etnisk tilhørighet, religion, alder, nedsatt funksjonsevne, kjønn, sivil status, seksuell orientering, fagforeningsarbeid eller politisk tilhørighet. Dette er videre operasjonalisert i Konsernets «Mangfoldsløfter».

Retningslinjene statuerer en nulltoleranse for korrupsjon som gjelder hele konsernet, inkludert anskaffelser og verdikjeden.

Lokalsamfunn & interessenter
Særlige sårbare grupper
Det er ikke vurdert om det er grupper som er særlig sårbare i egen arbeidsstyrke, og dermed heller ingen særskilte forpliktelser knyttet til disse i policyen.

Dialog med arbeidere i verdikjeden
Retningslinjene fastsetter at Avinor aktivt skal involvere interessenter som potensielt eller faktisk blir berørt av Avinors virksomhet. Ved forebyggende og risikoreduserende tiltak involveres interessenter i disse.

Avinor har ikke direkte dialog med arbeidere innen bygg- og anleggsbransjen i utformingen av policy og strategi, men implementerer lovkrav og anerkjent beste praksis, og tiltak etter erfaringer fra avdekkede forhold for å redusere og motvirke negativ påvirkning og brudd. Avinor følger regelverket for offentlige anskaffelser og byggherreforskriften.

Arbeidernes interesser ivaretas gjennom lovkrav i anskaffelsesloven og føringer i Norgesmodellen som er implementert i Avinors kontraktsvilkår med leverandører. Norgesmodellen er en nasjonal strategi som setter seriøsitetskrav for alle anskaffelser i Norge, med mål om å fremme et trygt og seriøst arbeidsliv og bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Avinor har implementert kravene i Norgesmodellen for å sikre seriøsitet blant leverandører, modellen er implementert i anskaffelsesloven for å sikre at offentlige anskaffelser og kontrakter inngås med seriøse aktører.

Aktsomhetsvurderinger

I tråd med retningslinjene skal Avinor gjennomføre aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis i tråd med OECDs rammeverk for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv. Vurderingene innebærer å gjøre egne risikokartlegginger av negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø, og stanse, forebygge, redusere og redegjøre for hvordan risikoen for negativ påvirkning håndteres. Tiltakene overvåkes og vurderes effekten av, og kommuniseres til de berørte. Der Avinors aktiviteter forårsaker eller medvirker til negativ påvirkning på mennesker, samfunn eller miljø skal Avinor stanse denne aktiviteten, og søke å gjenopprette skaden. Der leverandøren er ansvarlig for den negative påvirkningen/skaden er leverandøren også ansvarlig for gjenoppretting. Gjennom medlemskap i interesseorganisasjoner som Transparency International og Etisk Handel Norge, samt deltakelse i ulike nettverk, henter Avinor kunnskap om korrupsjonsrisiko i ulike land og bransjer.

Etiske retningslinjer

Ansvarlig: Styret og konsernledelsen

Scope: Egne ansatte, styremedlemmer

Tilgjengelighet: Avinors nettsider, intranett og internt styringssystem.

De etiske retningslinjene til Avinor uttrykker Avinorkonsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser. Formålet med retningslinjene er å styrke ansattes bevissthet og hjelpe med å gjøre de rette valgene når Avinor som bedrift eller enkeltmedarbeidere står overfor etiske dilemmaer.

Retningslinjene tar for seg Avinors ansvar som ansvarlig arbeids- og oppdragsgiver, den enkeltes ansattes adferd, bærekraftig forretningspraksis, inkludert forholdet til forretningsforbindelser, rettferdig konkurranse, bekjempelse av korrupsjon, misligheter og hvitvasking, samt håndtering av kritikkverdige forhold, herunder varsling.

Retningslinjene informerer om korrupsjonens skadelige virkninger, og nulltoleransen for korrupsjon inkluderer bestikkelser, smøring og gaver som kan påvirke beslutninger. Ansatte skal aldri tilby eller motta ulovlige eller urettmessige pengegaver eller andre godtgjørelser for å oppnå fordeler, enten for egen del eller for kunder, agenter eller leverandører.

Alle ansatte i Avinor signerer på de etiske retningslinjene ved ansettelse, og det skal bekreftes årlig at de er lest og forstått. I tillegg gjennomføres det obligatorisk e-læringskurs for alle ansatte, samt årlig dilemmatrening med konsernstyrets medlemmer og konsernledelsen. Alle medarbeidere skal gjøres kjent med at avvik kan få konsekvenser for den enkelte.

Varslingskanaler

Alle medarbeidere oppfordres i retningslinjene til å varsle om kritikkverdige forhold, og det er etablert en uavhengig varslingskanal som nærmere omtalt i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

Etiske krav til kontraktsparter

Ansvarlig: Styret og konsernledelsen

Scope: Alle aktører Avinor inngår kontrakt med (kontraktsparter), og tilhørende arbeidere i verdikjeden

Tilgjengelighet: Avinors nettsider, intranett og internt styringssystem

Alle Avinors kontraktsparter forplikter seg til å etterleve de etiske kravene for kontraktsparter. Det skal sikres at kravene også følges av eventuelle underleverandører og leverandørkjeden for øvrig.

Avinor stiller krav til alle kontraktsparter om å følge avtalevilkår med prinsipper for ansvarlig forretningsførsel og at disse gjøres gjeldende overfor underleverandører. Herunder skal kontraktsparter overholde føringene i følgende konvensjoner, resolusjoner og protokoller: (1) FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter, (2) FNs konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter, (3) Arbeidsmiljølovgivningen i produksjonsland. Av særlige relevante forhold fremhever retningslinjene arbeidstidsbestemmelser, helse, miljø og sikkerhet, regulære ansettelsesforhold, inklusive arbeidskontrakter, og lovfestede forsikringer og sosiale ordninger, (3) ILOs kjernekonvensjoner for rettigheter i arbeidslivet. (4) ILO konvensjon om urfolks rettigheter, (5) ILO-konvensjon om vold og trakassering i arbeidslivet, (6) ILO-konvensjon som sikrer levelønn, (7) FNs konvensjon mot korrupsjon, (8) Internasjonal humanitærrett, og (9) FNs konvensjon om biologisk mangfold.

Avinor stiller særskilt krav til kontraktsparter om å etterleve nasjonalt og internasjonalt regelverk innen korrupsjon og ikke tilby bestikkelser, smøring og gaver. Kravene gjøres gjeldende for alle leverandører, samarbeidsparter og kunder, og skal også speiles utover i verdikjeden der kontraktsforholdet har underleverandører.

Avinor stiller også krav til grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter innen områdene fri fagorganisering og kollektive forhandlinger, tvangsarbeid, slavearbeid, ufrivillig arbeid og barnarbeid, diskriminering, brutal behandling, sikker og sunt arbeidsmiljø (HMS), regulære ansettelser, negativ miljøpåvirkning, samt dyrevelferd.

Kontraktparter skal videre gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med de prinsippene som følger av åpenhetsloven, herunder å søke å gjenopprette skade der kontraktpartens aktiviteter forårsaker eller medvirker til negativ påvirkning på mennesker, samfunn eller miljø.

Aktører på flyplassen og ansatte hos leverandører, kontraktparter og underleverandører kan benytte Avinors kanal for varsling av kritikkverdige forhold, inkludert korrupsjon og bestikkelser. Avinors hjemmesider har utførlig informasjon om varslingskanaler og mulighet for å direkte kontakte varslingskanalen via hjemmesiden, på intranettet og på oppslagstavler på byggeplassene.

Avinor har identifisert anskaffelser og konkurranser om kommersielle kontrakter som risikoutsatt for korrupsjon og bestikkelser. Ansatte som arbeider med gjennomføring av disse konkurransene er mest utsatt for risiko for korrupsjon og bestikkelser. Det samme gjelder ansatte som har ansvar for å forvalte disse kontraktene.

Brudd på Avinors etiske krav vil kunne anses som vesentlig mislighold av kontraktens forpliktelser.

Konsernpolicy Safety

Ansvarlig: Central Safety Review Board (C-SRB) er ansvarlig for Safety-policyen og skal signeres av alle accountable managers. Accountable managers er de øverste ansvarlige for flysikkerheten i Avinor-selskapene, mens Operational Services and Maintenance Managers er de øverste ansvarlige for flysikkerheten ved hver enkelt lufthavn

Scope: Policyen gjelder Avinor AS, Avinor Flysikring AS og Svalbard Lufthavn

Tilgjengelighet: Avinors nettsider, intranett og internt styringssystem

Bakgrunn:

Konsernets Safety-policy har som formål å sikre at flysikkerheten opprettholdes og forbedres og policyen beskriver overordnede prinsipper Safety i Avinor, herunder HMS, beredskap, security og flysikkerhet

Nøkkelinnhold:

Flysikkerhet har høyeste prioritet i Avinor. Dette betyr at Avinor arbeider risikobasert for kontinuerlig å forbedre flysikkerheten og tilstrebe beste praksis. Sikkerhetskulturen i Avinor kjennetegnes ved at ledere viser at flysikkerhet har høyeste prioritet, og medarbeidere skal gjør sikre valg med en åpen og rettferdig kultur der hendelser, avvik og forbedringsforslag meldes og analyseres i tråd med prinsippet om «just culture» som fremmer åpenhet og læring fra feil uten frykt for straff.

Utvikling av konsernets policy for flysikkerhet gjøres av Safety-avdelingen i samarbeid med interessenter/selskaper. Avinor skal videre ha riktig kompetanse og kapasitet til å utøve oppgavene sikkert.

Policyen revideres periodisk for relevans, og alle medarbeidere, samt andre som arbeider for eller på vegne av Avinor, skal kjenne til policyen.

Konsernpolicy Personvern og Informasjonssikkerhet

Ansvarlig: Konserndirektør Teknologi, med Chief Information Security Officer (CISO) som operativt ansvarlig for implementering av informasjonssikkerhetspoliycen.

Scope: Egne ansatte og innleid personell for hele Avinor-konsernet, og alle Avinors 43 lufthavner med tilhørende drift

Tilgjengelighet: Avinors intranett og internt styringssystem

Avinor har en definert policy for informasjonssikkerhet, «Konsernpolicy – personvern og informasjonssikkerhet» som beskriver hvordan Avinor sikrer driften for å opprettholde sikker og stabil drift, virksomhetskontinuitet, og minimere risiko for skade. Målet er å forhindre sikkerhetshendelser og begrense skade ved uforutsette hendelser, synliggjort ved årlig gjennomgang av status for driftsstabilitet og evnen til å håndtere sikkerhetshendelser.

Som en aktør i Norges transportsektor har Avinor interessenter som er avhengige av luftfartssektoren for transport av varer og personell.

Avinor benytter ISO/IEC 27001 som rettesnor for arbeidet med informasjonssikkerhet for å etterleve digitalsikkerhetsloven, EU 2022/1645 og EU2023/203 (PART-IS), og danner grunnlaget for Avinors styringssystem for informasjonssikkerhet. Retningslinjene for informasjonssikkerhet er ytterligere utdypet i krav til informasjonssikkerhet, som dekker oppgavene Avinor stilles overfor av nøkkelinteressenter som Luftfartstilsynet og Nasjonal Sikkerhetsmyndighet.

4.3.2 S1 Egen arbeidsstyrke

Strategi

S1 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Avinors påvirkning på egen arbeidsstyrke innen mangfold, likestilling og inkludering gjelder alle områder av konsernets operasjoner. Ulykker og skader er derimot mer utbredt i de delene av virksomheten som involverer fysisk arbeid, slik som plasstjenester og brann- og redningstjenester. Arbeidsstyrken til Avinor består hovedsakelig av egne ansatte, men inkluderer også selvstendig næringsdrivende og personer ansatt via tredjepart.

Det er gjennomført kartlegging av konsernets verdikjede og forretningsområder i DVAen, samt gjennom avholdte interessentdialoger i aktsomhetsvurderingene i dette arbeidet. For nærmere beskrivelse av Avinors DVA, se ESRS IRO 1. Utover arbeidet utført i DVAen er det ikke gjennomført spesifikke undersøkelser for å forstå hvordan individer med bestemte egenskaper, som jobber på bestemte steder eller utfører bestemte aktiviteter, kan ha økt risiko for skade.

I DVAen har Avinor identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av manglende mangfold, samt en potensiell negativ påvirkning i form av ulykker og skader på ansatte. Disse påvirkningene må sees i lys av at norsk lov forbyr diskriminerende praksis og setter krav til selskapers HMS-arbeid for å sikre at ansatte har trygge arbeidsmiljøer. Avinor har systemer og rutiner på plass for å etterleve alle lovkrav. Påvirkningene anses likevel som systemiske, da Avinor opererer i en bransje preget av homogenitet og forhøyet risiko for skader og ulykker i utførelsen av arbeidet, spesielt på flyside av virksomheten.

Fremtidens drift av Avinors lufthavner er avhengig av medarbeidere med rett kompetanse til å møte fremtidens teknologiske utvikling og grønne skifte, og det er identifisert en risiko knyttet til å attrahere og beholde nøkkelressursen med den rette kompetansen. Siste kartlegging viser at kompetanseområdene ledelse, generasjons- og kompetanseskifte, samhandling og digital forståelse er noen av de viktigste å sikre i tiden fremover. Det jobbes derfor med konkrete tiltak for hvert av disse identifiserte områdene. Tiltakene er dels konsernovergripende, og dels er det konkretisert tiltak i den enkelte divisjon. En stor andel av arbeidsstyrken går av med pensjon i de kommende årene, som innebærer en risiko for å miste verdifull kompetanse. Det er en risiko for at Avinor kan ha utfordringer med å tiltrekke, beholde og utvikle den nødvendige kompetansen for å oppnå målene. Avinor har flere konkrete tiltak for å beholde og utvikle ansatte. Det er etablert retningslinjer for læring, utvikling og opplæring, det er laget retningslinjer for å oppmuntre til jobb-bytte internt, og kritiske roller i alle divisjoner er kartlagt i løpet av 2025. Det er etablert en tiltaksplan på konsernnivå som har aktiviteter og initiativ rettet mot hvert av kompetanseområdene som ble adressert i den overordnede kartleggingen. Kartlegging og prediksjon av fremtidig avgang (i hovedsak pensjonering) er blant de viktigste tiltakene. Dette setter oss i stand til å sette inn tiltak og jobb strategisk med å løse fremtidige kompetanseutfordringer på ett tidlig tidspunkt, og med ett langsiktig perspektiv.

Ingen vesentlige PRMer er identifisert knyttet til egen arbeidsstyrke som følge av Avinors tiltak for å redusere klimagassutslipp.

Mangfold, likestilling, og inkludering

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Mangfold	Mangfold, likestilling og inkludering	Utfordringer knyttet til mangfold, likestilling og inkludering har en negativ påvirkning både på ansatte og potensielle kandidater.	FNP	Etikk, samfunnsansvar og mangfold	- Styring og prinsipper for mangfold, likestilling og inkludering - Medarbeiderundersøkelse - Rekrutteringsprosesser - Mangfoldmarkering - Tilrettelegging for utsatte grupper	- S1-6 Selskapets ansatte - S1-9 Mangfoldsindikator	Mål ikke satt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

Avinors arbeid innen helse, miljø og sikkerhet følger av konsernets policy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold, samt konsernpolicyen for safety. Disse er omtalt nærmere i kapittel 4.3.1.

S1-2 Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger

Medarbeiderundersøkelser

Avinor gjennomfører årlige medarbeiderundersøkelser for å kartlegge forhold knyttet til medarbeideres engasjement, trivsel og prestasjoner. Informasjon brukes til å videreføre styrker og utvikle forbedringsområdene i konsernet. Etter at rapportene foreligger presenteres disse i den enkelte enhet hvor medarbeidere deltar i fortolkning av resultatene og definerer tiltak for videre utvikling. Undersøkelsen gir også viktige innspill til planlegging av tiltak innen leder- og medarbeiderutvikling.

Annen dialog

Avinor har jevnlig dialog om selskapets strategier for mangfold gjennom partssamarbeid samt ansattvalgte styremedlemmer i konsernstyret. Avinor legger stor vekt på å fremheve viktigheten av mangfold gjennom holdningsarbeid, hvor ledere har et spesielt ansvar for å sikre at konsernets etablerte tiltak etterleves. Avinor har videre etablert et eget mangfoldsnettverk for å sikre involvering fra ansatte. Kontakten med ansatte og ansattrepresentanter skjer i stor grad gjennom holdningskampanjer, arrangementer, rekrutteringsprosesser, resultater fra årlige rapporteringsprosesser på måloppnåelse, samt ved spesifikke behov som varslingsforhold. Konserndirektør for Organisasjon og Konsernstøtte har overordnet ansvar for å sikre måloppnåelse og strategi.

Fagorganisasjoner

I henhold til arbeidsmiljøloven har alle ansatte rett til fri fagorganisering som ansatte i Avinor benytter seg av. Fagforeningene representerer de ansatte blant annet gjennom foreningene NTL Luftfarten, Delta Luftfart, Norsk Flygelederforening og SAN. Hovedavtalen mellom Spekter og hovedsammenslutningene danner grunnlaget for samarbeid og er konkretisert i en tilpasningsavtale mellom partene i Avinorkonsernet. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med relevante foreninger, og tillitsvalgte spiller en viktig rolle i å realisere konsernets mål. Det avholdes jevnlige informasjons- og drøftelsesmøter med ledelsen, ansattes representanter og verneombud.

Effekt av kontakt med egen arbeidsstyrke

Effektiviteten av involveringsprosessene måles ved hjelp av flere metoder, primært gjennom medarbeiderundersøkelsen, men også gjennom leder- og medarbeiderdialog, herunder oppfølging og tilbakemeldinger på handlingsplaner og tilhørende konkrete aktiviteter knyttet til dialog og samhandling. For 2025 hadde konsernets årlige medarbeiderundersøkelse en svarprosent på 88 %, og 80 % av de ansatte uttrykte stolthet over å jobbe i konsernet (se nærmere omtale av medarbeiderundersøkelser under S1-4).

S1-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer

Avinor oppfordrer ansatte til å melde fra om bekymringer eller konflikter til leder, leders leder, verneombud, tillitsvalgt eller bedriftshelsetjeneste. Dersom leder får en henvendelse, eller på annen måte får kjennskap til en konflikt har lederen plikt til å handle og til å løse konflikten. I tråd med rutine skal alle saker analyseres før det settes felles mål og en handlingsplan for å nå disse målene. I etterkant gjennomføres det en evaluering for å vurdere om saken er løst eller trenger videre håndtering. I en konfliktsituasjon vil verneombud kunne fungere som en nøytral og uavhengig rolle, mens tillitsvalgte kan ha en aktiv rolle i konfliktsaker for å ivareta medlemmers interesser. Dersom henvendelsen ikke fører frem, eller er av en slik natur at man ønsker å henvende seg anonymt kan ansatte også velge å varsle gjennom de etablerte varslingskanalene, som omtalt under.

Varslingskanaler

Avinors rutiner for varsling skal bidra til å avhjelpe negative påvirkninger og gi berørte parter som egen arbeidsstyrke, arbeidstakere i verdikjeden, berørte samfunn og forbrukere og sluttbrukere anledning til å uttrykke bekymringer. Varsling kan skje via e-post til konsernets interne varslingsutvalg, ekstern samarbeidspartner advokatfirma Bull & Co, eller gjennom en kryptert varslingskanal. Varslingskanalen er tilgjengelig på konsernets intranett og Avinors nettsider, og publiseres som en del av HMS-relatert informasjon der det er relevant. Det er videre informert om hvordan varslingsprosessen foregår og hvordan varsler behandles, inkludert hvorfor det er trygt å varsle. Ansatte kan i tillegg velge å varsle gjennom nærmeste leder, tillitsvalgte, verneombud eller den interne eller eksterne varslingskanalen. Alle ansatte har rett til og krav på å si ifra om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen.

Varslingskanalen forvaltes av et uavhengig varslingsutvalg som sikrer at reglene for behandling av varsler følges og at det er etablert prosedyrer for den interne saksbehandlingen. Rutinene sikrer at varselet behandles av kompetent personale, at alle involverte parter får mulighet for kontradiksjon, at taushetsplikten ivaretas, at gjengjeldelser ikke forekommer og at prosessen og vurderinger loggføres skriftlig. Dersom en arbeidstaker legger frem opplysninger som gir grunn til å tro at arbeidsgiver har ulovlig gjengjeldt varslingen, er det arbeidsgiver som må bevise at handlingen ikke var begrunnet i varslingen.

Avinor har lagt til rette for varsling gjennom god varslingskultur, lav terskel for varsling, samt interne rutiner og styringssystemer. Alle varsler blir behandlet og fulgt opp gjennom etablerte rutiner for praksis innen varsling i tråd med norsk regelverk, og gjengjeldelse eller represalier er ikke tillatt.

For å vurdere om varslingskanalene fungerer effektivt stilles det spørsmål i den årlige medarbeiderundersøkelsen om hvorvidt ansatte kjenner til varslingskanalen og om de opplever det som trygt å varsle om kritikkverdige forhold. Det gjennomføres ikke egne undersøkelser av hvorvidt arbeidere i verdikjeden, berørte samfunn, forbrukere og sluttbrukere vet om eller stoler på Avinors varslingskanaler. Avinor følger imidlertid etablert god praksis for varsling og har erfaring med varsler fra arbeidere i verdikjeden og andre eksterne varsler som tilsier at varslingskanalene og andre mekanismer beskrevet over fungerer etter hensikt.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Løpende tiltak

Styring og prinsipper for mangfold, likestilling og inkludering

Avinor har utarbeidet prinsipper for å sikre mangfold, likestilling og inkludering som stadfester at ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av kjønn, graviditet og permisjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn eller alder, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk og kombinasjon av disse. Fokus på likestilling og økt mangfold er en naturlig del av arbeidslivet for å tiltrekke og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere slik at Avinor kan yte sine tjenester på best mulig vis.

Avinor skal ha en åpen rekrutteringsprosess som verdsetter mangfold. Karrieremuligheter skal gis på saklige og ikke-diskriminerende grunnlag, og forfremmelser skal baseres på kvalifikasjoner og relevant erfaring. Det skal legges vekt på utvikling av ansatte og et bredt spekter av kompetanse og erfaring. Videre skal Avinor tilrettelegge for personer med nedsatt funksjonsevne og støtte balansen mellom jobb og fritid. Lønnsregulering skal være åpen, og likt arbeid skal lønnes likt. Det er nulltoleranse for trakassering, uansett intensjon, og selskapet jobber aktivt med forebygging. Avinor forbedrer kontinuerlig sine rutiner for å avdekke eventuell diskriminering.

Status på mangfoldsarbeidet rapporteres til konsernsjefen under halvårlige virksomhetsgjennomganger, samt årlig til HKH – utvalget som er ett underutvalg til styret, og som ledes av Styreleder.

Medarbeiderundersøkelse

Medarbeiderundersøkelsen har blant annet som formål å avdekke om ansatte opplever mobbing, trakassering eller uønsket seksuell oppmerksomhet på arbeidsplassen. Denne undersøkelsen inkluderer også spørsmål om kjennskapen til varslingskanaler og hvor trygge de ansatte føler seg når de benytter seg av disse kanalene. Dette tiltaket er avgjørende for å sikre at alle ansatte er klar over sine rettigheter og har tilgang til en trygg og pålitelig måte å rapportere kritikkverdige forhold på. Ved å gjennomføre regelmessige undersøkelser kan problemområder identifiseres og nødvendige tiltak iverksettes for å forbedre arbeidsmiljøet og sikre at konsernet etterlever relevante lover og regelverk. Tiltaket gjennomføres årlig, og skal sikre at varslingskanalen fungerer etter hensikten og overvåke at den oppfyller sine mål. Undersøkelsen indikerer at det ikke finnes systematiske kjønnsforskjeller innen konsernet.

Resultatet fra medarbeiderundersøkelsen for 2025 viser at det er høyt engasjement og tilfredshet i konsernet som helhet. Det jobbes systematisk med å bistå enheter med svake resultater.

Rekrutteringsprosesser

Rekruttering utgjør et sentralt tiltak for å fremme mangfold og inkludering i Avinor. Alle stillingsannonser skal utformes for å tiltrekke seg et variert spekter av kandidater, herunder inkludere formuleringer som sikrer balanse mellom arbeid og fritid, samt full dekning av lønn ved lovfestet permisjon, noe som er spesielt viktig for å rekruttere kvinner.

Videre benyttes objektive tester i rekrutteringsprosesser for å minimere risikoen for subjektive vurderinger og egne holdninger. Dette bidrar til at alle kandidater evalueres rettferdig og upartisk, uavhengig av kjønn, bakgrunn og andre personlige forhold. Formålet er å sikre en mangfoldig sammensetning av ansatte og at kandidater blir valgt ut på et nøytralt grunnlag, uten risiko for bevisste eller ubevisste holdninger.

Mangfoldsmarkeringer

Mangfoldsmarkeringer er et årlig tiltak i Avinors arbeid med mangfold og inkludering. Hensikten med tiltaket er å fremheve konsernets holdninger til relevante tematikker. Dette skal sikre fokus og formidling av Avinors verdier og forventninger, samt øke bevisstheten blant ansatte som igjen vil ha en positiv effekt på etterlevelsen av mangfoldsstrategien.

Tilrettelegging for utsatte grupper

Avinor legger vekt på tilrettelegging for utsatte grupper, både i rekrutteringsprosesser og blant eksisterende ansatte. Det fokuseres på universell utforming av både fysiske lokaler og IKT-utstyr, samt tilrettelegging i forbindelse med graviditet. Formålet er å sikre at utsatte grupper føler seg ønsket og i stand til å arbeide hos Avinor. Ved å gjøre nødvendige tilpasninger tilrettelegger vi for et inkluderende arbeidsmiljø som opprettholder og tiltrekker seg kompetanse og mangfold.

Både medarbeiderundersøkelsen og varslingskanaler har blant annet som formål å avdekke forskjellsbehandling og diskriminering. Dersom slike tilfeller avdekkes vil det iverksettes tiltak i tråd med fastsatt prosedyre.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Konsernet har ikke fastsatt målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål knyttet til oppfølging av mangfold, likestilling og inkludering. Avinor følger imidlertid opp effektiviteten av strategier og tiltak gjennom overvåkning av kjønnsbalanse i selskapet blant alle ansatte og de fire øverste ledernivåene, samt aldersbalanse. Det rapporteres ikke særskilt på disse da de anses tilstrekkelig dekket av indikatorene definert i S1-6 og S1-9 som presentert under. Mangfoldsarbeidet følges også opp gjennom svarene i medarbeiderundersøkelsen.

Konsernleder for Organisasjon og Konsernstøtte rapporterer til konsernledelsen gjennom kvartalsvis gjennomganger av konsernstrategien på dette området. Det er ikke definert et ambisjonsnivå for å evaluere fremskritt innen utviklingen av mangfold og det er ikke satt en basisperiode for vurdering av fremdrift.

Evaluering av utviklingstrekk – kjønnsfordeling ansatte og toppledelse

Konsernet opplever at strategien og tiltakene fungerer etter ønsket hensikt med bakgrunn i svarene i medarbeiderundersøkelser, hvor det ikke er avdekket systematiske forskjeller mellom kjønn i organisasjonen . Konsernet vil fortsette sitt arbeid med mangfold og kjønnsbalanse i kommende perioder.

S1-6 Opplysninger om foretakets ansatte

Tabell S1-6.1 Kjønnsfordeling ansatte

Kjønn	Antall ansatte	
	31.12.2025	31.12.2024
Mann	2 631	2 560
Kvinne	761	737
Annet	-	-
Ikke rapportert	-	-
Samlet antall ansatte	3 392	3 297

	Kvinne		Mann		Annet		Opplysning mangler		Samlet antall	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Antall ansatte	761	737	2 631	2 560	-	-	-	-	3 392	3 297
Antall fast ansatte	721	711	2 397	2 356	-	-	-	-	3 118	3 067
Antall midlertidig ansatte	40	26	234	204	-	-	-	-	274	230
Antall ansatte uten garantert arbeidstid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Gjennomsnittlig antall årsverk er oppgitt i note 6 ‘Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser’ i konsernregnskapet.

Tabell S1-6.2 Personalgjennomtrekk

	2025	2024
Antall ansatte som har sluttet	132	129
% personalgjennomtrekk	3,7 %	3,7 %

S1-9 Mangfoldsindikatorer

Tabell S1-9.1 Mangfoldsparameter toppledelse

	Måleenhet	2025	2024
Mann	antall / prosent	42 (68,9%)	42 (65,6 %)
Kvinne	antall / prosent	19 (31.1%)	22 (34,4 %)
Samlet antall i ledelsen	antall	61	64

Tabell S1-9.2 Aldersfordeling ansatte

	2025	2024
Under 30 år	312	275
30-50 år	1 525	1 516
Over 50 år	1 555	1 506

Ulykker og skader på egne medarbeidere

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Arbeidsmiljø	Ulykker og skader på egne medarbeidere	Negativ påvirkning på egne ansatte i form av ulykker og skader	PNP	- Konsernpolicy etikk, samfunnsansvar og mangfold - Konsernpolicy Safety	- Styringssystem - Verneombud - Overvåkning og risikovurdering	- S1-14 Arbeidsmiljø - S1-17 menneskerettighetsbrudd	- Frekvens av personskader med fravær (H1): 3 - Frekvens av personskader med og uten fravær (H2) : 6

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

Avinors arbeid innen helse, miljø og sikkerhet følger av konsernets policy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold, samt konsernpolicyen for safety. Disse er omtalt nærmere i kapittel 4.3.1.

Lovkrav og internasjonale retningslinjer

Avinor følger norsk lov, samt de særskilte krav som gjelder Avinorkonsernet som et heleid statlig aksjeselskap. Dette sikrer også samsvar med gjeldende internasjonale retningslinjer på området. Norsk lovgivning er strengere på en rekke arbeidstakerrettigheter enn internasjonale standarder, spesielt innen HMS. I henhold til norsk lov er menneskehandel, tvangsarbeid, barnearbeid og annet påtvunget arbeid ulovlig.

Streng regulering og forskriftskrav innen HMS ivaretar arbeidstakernes rettigheter, og Avinor rapporterer på definerte HMS-verdier, inkludert skader og ulykker, som fastsatt av norsk regulering og lov.

S1-2 Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger

Avinor har en vernetjeneste som spiller en viktig rolle i HMS-arbeidet og sikrer kontakt og påvirkning fra egne ansatte og arbeidstakerrepresentanter. Konsernet har et tett samarbeid med vernetjenesten og har arbeidsmiljøutvalg på ulike nivåer. Arbeidsmiljøutvalgene består av et likt antall representanter fra de ansatte og fra ledelsen, og de har faste møter gjennom året. Konsernsjef har det øverste ansvaret for å sikre at kontakten finner sted.

Det gjennomføres risikovurderinger av hvordan kjemisk, biologisk, organisatorisk, psykososialt og fysisk arbeidsmiljø påvirker de ansatte. Det er etablert egne utvalg for å ivareta forhold som antas å ha negativ påvirkning på spesielt utsatte ansatte. Blant disse er kjemikalieutvalg, IA-utvalg (Inkluderende Arbeidsliv), AKAN-utvalg (rus- og avhengighetsproblematikk) som fungerer som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg (SAMU) og et CISM (Critical Incident Stress Management)-program som er underlagt HMS-avdelingen.

S1-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer

Alle ansatte skal rapportere inn skader, ulykker og sykefravær med årsak i arbeidsrelatert skade gjennom eget avvik- og oppfølgingssystem for HMS. Verdiane overvåkes kontinuerlig og rapporteres kvartalsvis til konsernledelsen, og seks ganger pr år til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg (SAMU). Systemet har vært benyttet over flere år og har vist effekt ved at ytterligere tiltak har bidratt til å senke antallet skader og ulykker.

Avinor har også etablert uavhengige varslingskanaler hvor ansatte kan gi uttrykk for bekymringer. Se nærmere omtale av rutiner for varslingskanaler i kapittel S1-3 for mangfold, likestilling og inkludering.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Løpende tiltak

Styringssystem

Avinors styringssystem for HMS er utformet for å sikre at konsernet opererer i samsvar med lover og forskrifter innen området, samt å beskrive ansvar og roller for HMS-arbeidet. Systemet inkluderer overvåkning og registrering av HMS-avvik, som er et viktig tiltak for å øke fokus og redusere antall skader og ulykker blant ansatte. Konsernet har et eget informasjonsnettsted for kommunikasjon og opplæring i HMS-rutiner, samt pålagt opplæring tilpasset den enkelte funksjons arbeidsoppgaver. For enkelte funksjoner er opplæring obligatorisk for å oppnå sertifisering, som sikrer trygge arbeidsforhold, spesielt for ansatte som er utsatt for kjemikalier. HMS-styringen inneholder elementer som er nødvendige for å drifte enhetene i henhold til fastsatte eksterne og interne rammebetingelser, samt interne målsettinger for HMS-arbeidet. Alle ansatte i Avinor kan påvirke HMS-forholdene i konsernet og er ansvarlige for å følge relevante prosedyrer og instruksjer for den jobben som skal gjøres.

Verneombud

Verneombudene i Avinor ivaretar arbeidstakernes interesser i arbeidsmiljøsaker, overvåker og rapporterer HMS-avvik, deltar i kartlegging og risikovurdering av arbeidsmiljøet, identifiserer risikoutsatte funksjoner og områder og samarbeider med ledelsen om tiltak for å redusere risikoen for skader og ulykker. Gjennom sitt arbeid bidrar verneombudene til å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær. Alle verneombud får nødvendig opplæring i sin rolle, slik at de kan utføre sine oppgaver på en god måte. Dette sikrer at verneombudene er godt rustet til å utøve sin påse-rolle og bidra til et sikkert arbeidsmiljø. Verneombudene er også involvert i kontinuerlig overvåking og forbedring av HMS-arbeidet. De rapporterer regelmessig om HMS-tilstanden og foreslår forbedringer basert på sine observasjoner og erfaringer. Verneombud deltar på årlige fysiske vernerunder på ulike lokasjoner. Dette bidrar til å avdekke ukjente forhold og gir økt innsikt i arbeidsmiljøet.

Overvåking og risikovurdering

Overvåking innebærer systematisk innsamling og analyse av data om HMS-avvik, skader og ulykker. Dette gir Avinor mulighet til å identifisere trender og mønstre, og dermed iverksette målrettede tiltak for å redusere risikoen for fremtidige hendelser.

Avinor kartlegger systematisk risikoutsatte funksjoner og områder for å identifisere potensielle farer og sårbarheter. Basert på denne kartleggingen utarbeides spesifikke tiltak og handlingsplaner for å redusere risikoen for skader og ulykker. Vurderingene gjennomføres regelmessig for å sikre at tiltakene er effektive og oppdaterte. Dette bidrar til å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær gjennom forebyggende arbeid.

Implementeringen av overvåkings- og risikovurderingsprosesser er godt forankret i Avinors HMS-styringssystem. Alle ansatte får nødvendig opplæring i relevante prosedyrer og verktøy, og det er klare retningslinjer for hvordan avvik skal rapporteres og håndteres. Dette sikrer at HMS-arbeidet er effektivt og at alle ansatte er involvert i å opprettholde et sikkert arbeidsmiljø.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og risikoer og muligheter håndteres

Frekvens av personskader med og uten fravær (H1- og H2-verdi)

Avinor overvåker frekvensen av personskader med og uten fravær ved hjelp av måltallene H1 og H2. H1 indikerer fraværsskader, mens H2 omfatter alle personskader uavhengig av fravær. Målingene følger bransjestandard og kravene i ESRS-standarden. I samsvar med både Avinors overordnede ambisjonen om et godt arbeidsmiljø, samt nullvisjonen for alvorlige hendelser, har selskapet satt som mål at H1- og H2-verdiene ikke skal overstige henholdsvis 3 og 6. Disse målsetningene er fastsatt av konsernledelsen og forankret i Sentralt arbeidsmiljøutvalg (SAMU), der arbeidstakerrepresentanter har vært involvert. Fastsettelse av HMS-målene er i henhold til Arbeidsmiljøloven § 3-1 (2) a), som krever at arbeidsgiver setter målene, og at dette gjøres i samarbeid med arbeidstakerne og deres tillitsvalgte.

Resultater og fremdrift:

H1 og H2-verdier fremgår av tabell S1-14.1. Avinors resultater relatert til sikkerhetsindikatorer forbedret seg i 2025. Avinor anerkjenner fremgangen vist av sikkerhetsindikatorene, selv om det fortsatt er nødvendig med forbedring av egne sikkerhetstiltak. Alle ansatte i Avinor skal rapportere inn skader, ulykker og sykefravær med årsak i arbeidsrelatert skade gjennom eget avvik og oppfølgingssystem for HMS. Verdien overvåkes kontinuerlig og rapporteres kvartalsvis til konsernledelsen og Sentralt arbeidsmiljøutvalg seks ganger per år. Systemet og rutinen har vært benyttet over flere år og har vist effekt gjennom at det har blitt igangsatt ytterligere tiltak som har bidratt til å senke antallet skader og ulykker på egne ansatte gjennom systematisk arbeid. Måloppnåelse diskuteres jevnlig med verneombud og ansattrepresentanter.

S1-14 Måleindikatorer for arbeidsmiljø

Tabell S1-14.1 Måleindikatorer for arbeidsmiljø

	2025	2024	Mål*
Prosentandelen av ansatte i egen arbeidsstyrke som er omfattet av foretakets arbeidsmiljøsystem	100 %	100 %	
Antall dødsfall	0	0	
Antall arbeidsrelaterte ulykker, uten fravær	8	13	
Antall arbeidsrelaterte ulykker, med fravær	8	10	
Totalt antall arbeidsrelaterte ulykker	16	23	
H1-frekvens	1,6	2,1	3
H2-frekvens**	3,2	4,8	6

*Det er kun satt tidsbestemte, resultatorienterte og målbare mål der dette er angitt i tabellen.
**Tilsvarer ESRS frekvens for arbeidsrelaterte ulykker.

S1-17 Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd

Tabell S1-17.1 Tilfeller av forskjellsbehandling – herunder trakassering

	2025	2024
Samlet antall tilfeller av forskjellsbehandling, herunder trakassering	0	0
Antall klager som er inngitt via kanaler for å gi uttrykk for bekymringer	236	224
Antall klager til nasjonale kontaktpunkter for OECDs flernasjonale foretak	0	0
Samlet beløp for bøter, sanksjoner og skadeserstatning som følge av overnevnte hendelser og klager	0	0

En betydelig andel av henvendelsene gjelder forhold som ikke er varsling etter arbeidsmiljøloven, men som likevel krever profesjonell håndtering. I all hovedsak er "varsler" fra eksterne henvendelser fra passasjerer som klager på diverse av Avinors tjenester, slik som sen bagasjeutlevering, kø i sikkerhetskontrollen, betalingsløsning for parkering. Kun to av henvendelsene ble klassifisert som kritikkverdige forhold etter arbeidsmiljøloven.

Tabell S1-17.2 Alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter

	2025	2024
Antall alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med foretakets arbeidsstyrke	0	0
Samlet beløp for bøter, sanksjoner og skadeserstatning som følge av overnevnte hendelser og klager	0	0

På generelt grunnlag bokføres bøter, sanksjoner og skadeserstatninger som ‘Andre driftskostnader’ i finansregnskapet, dog er det ingen slike knyttet til hendelser knyttet til forskjellsbehandling eller menneskerettigheter i 2025.

Attrahere og beholde nøkkelressurser og kritisk kompetanse

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Kompetanse	Attrahere og beholde nøkkelressurser og kritisk kompetanse	Det er en risiko for at virksomheten ikke har tilstrekkelig med medarbeidere med riktig kompetanse til å utføre oppgavene som kreves – særlig i lys av økt teknologiutnyttelse og behovet for å gjennomføre det grønne skiftet	R	- Konsernpolicy etikk, samfunnsansvar og mangfold - Strategisk risikostyring	- Etterfølgerplanlegging og kompetanseråd - Kompetanseutvikling - Kompetanseplaner og handlingsplaner for konsern og per divisjon	N/A	Mål ikke satt

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S1-1 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke

Arbeidet er dekket av konsernets policy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold, se kapittel 4.3.1 for mer informasjon. Avinors konsernovergripende retningslinjer for strategisk risikostyring gir føringer for oppfølging av risikoer basert på ISO 31000-prinsippene. Retningslinjene sikrer en enhetlig tilnærming til identifisering, evaluering, håndtering og overvåking av risikoer gjennom en standardisert prosess. Opplæring og kompetansebygging for ansatte med ansvar for risikostyring er identifisert i selskapets strategiske risikostyring, og risikoeiere rapporterer status og vurdering regelmessig i tråd med retningslinjene.

S1-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene

Etterfølgerplanlegging og kompetanseråd

Avinor har etablert en struktur for etterfølgerplanlegging for nøkkel- og lederroller. Videre er det etablert et kompetanseråd for å sikre at rekrutteringer samsvarer med konsernets kompetansebehov. Dette skal sikre relevant kompetanse både på kort og lang sikt.

Kompetanseutvikling

Det er innført flere tiltak for å sikre riktig kompetanseutvikling. Dette omfatter både introduksjonsprogram for nyansatte, løpende opplærings- og utviklingsaktiviteter, og lederutviklingsprogram med fokus på strategisk kompetanseheving og prioriterte ledelsesaspekter. Gjennom mål- og utviklingssamtaler identifiseres individuelle kompetanseutviklingsbehov og vurdering av potensielle etterfølgere for nøkkelroller. Det er innført økt krav til kompetanseoverføring ved bruk av eksterne konsulenter. Formålet med tiltaket er å sikre riktig kompetanseutvikling, være en attraktiv arbeidsplass, effektiv organisasjon og teknologidrevet fremtidsrettet luftfartsaktør. Tiltaket er et kontinuerlig og langsiktig initiativ som gjelder både for egne ansatte og eksterne som potensielt ønsker å jobbe i Avinor.

Handlingsplaner

Etablerte prosesser og dokumenter ivaretar både lovpålagte og strategiske kompetansebehov. Dette inkluderer pågående arbeid med å utarbeide konkrete handlingsplaner for kompetanseskifte i hver divisjon, ressursplaner for kompetanseutvikling, intern mobilitet og strategisk rekruttering, samt systematisk bruk av mål- og utviklingssamtaler (MUST) for å identifisere kompetansebehov. Forventet resultat er å redusere risiko og sikre at implementerte tiltak følges opp kontinuerlig, samt å sikre fremdrift og måloppnåelse. Tiltaket er et kontinuerlig, langsiktig initiativ som gjelder både for egne ansatte og eksterne som potensielt ønsker å jobbe i Avinor.

Mål og måleindikatorer

S1-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes, og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Konsernet har ikke fastsatt målbare, tidsbestemte og resultatorienterte mål eller indikatorer for oppfølging av tiltak. I stedet følges risikoen opp med definerte tiltak og handlingsplaner, og effekten av disse evalueres løpende. Effektiviteten av strategier og tiltak med hensyn til risikoen følges opp kvartalsvis gjennom konsernets styringsprosess for konsernstrategien. Selv om det ikke er definert et ambisjonsnivå for å evaluere fremgang for den vesentlige risikoen, og det ikke er satt en basisperiode for vurdering av fremgang, sikres likevel kontinuerlig overvåking og tilpasning gjennom denne styringsprosessen.

Resultater og fremdrift

De siste årene har det vært tatt store løft for å dekke opp for manglende kompetanse og redusere risiko, spesielt innen teknologikompetanse. Tiltakene har vist seg å være vellykket, og konsernet har nå større kontroll på kompetansebehovet. Effektive tiltak har blitt implementert. Arbeidet fortsetter med stort fokus i kommende perioder for å opprettholde og forbedre disse resultatene.

S1 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle	Tidsperiode og validering	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2024 – 31. desember 2025.
		Ingen av indikatorene er validert av eksternt organ.
S1-6	Kjønnsfordeling ansatte	Ansatte måles i antall ansatte per årsslutt (31.12). Kjønn tilsvarer kjønn som angitt av de ansatte selv.
S1-6	Opplysninger om foretakets ansatte	% personalgjennomtrekk er beregnet basert på antall ansatte som har sluttet, beregnet som sum antall ansatte som fratrer frivilling eller på grunn av oppsigelse, pensjonering eller dødsfall i tjenesten, og totalt antall ansatte.
S1-9	Mangfoldsparamter toppledelse	Toppledelsen er definert som konsernledelsen og nivået under konsernledelsen nivå 1 til og med nivå 3.
S1-9	Aldersfordeling ansatte	Ansatte måles i antall ansatte per årsslutt (31.12).
S1-14	Antall dødsfall	Antall dødsfall måles som dødsfall som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert dårlig helse.
S1-14	H1 og H2	H1 beregnes som totalt antall personskader med fravær de siste 12 månedene, delt på antall årlige arbeidstimer de siste 12 månedene x 1 000 000. Frekvens av arbeidsrelaterte ulykker (H2) beregnes som totalt antall personskader med og uten fravær de siste 12 månedene, delt på antall årlige arbeidstimer de siste 12 månedene x 1000 000.
		Antall årlige arbeidstimer beregnes som 1560 timer ganget med gjennomsnittlig årsverk for perioden 01.01-31.12.
		Avinor følger norsk lovgivning. Alle skader skal rapporteres i Avinors avvikssystem. En personskade er en plutselig og uventet skade som oppstår i forbindelse med utøvelse av arbeidsoppgaver i arbeidstiden. Både skader som fører til fravær, og skader som uten fravær, men som krever førstehjelpsbehandling, eller behandling av helsepersonell er rapporteringspliktig. Avinor har et timeregistreringssystem der antall arbeidede timer blir registrert.
S1-17	Tilfeller av forskjellsbehandling	Bøter, sanksjoner og erstatningskrav bokføres som ‘andre driftskostnader’. Avinor har ikke mottatt noen av disse som følge av forskjellsbehandling eller trakassering i rapporteringsåret, og utgjør derfor ingen del av ‘andre driftskostnader’ i år.
		Data er samlet inn via formelle varslingskanaler samt varsler mottatt gjennom leder eller avdeling for Compliance. Alle varsler blir vurdert av avdeling for Compliance Konsern. Dersom forholdet det varsles om ikke er i tråd med gjeldende lover eller interne retningslinjer konkluderes det med kritikkverdig forhold. Disse følges opp i linjen som har ansvar for gjenoppretting av forholdet. Oppfølging i linjen skal rapporteres til varslingsutvalget ved avdeling Compliance Konsern.
S1-17	Alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter	Bøter, sanksjoner og erstatningskrav bokføres som ‘andre driftskostnader’. Avinor har ikke mottatt noen av disse som følge av alvorlige hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med foretakets arbeidsstyrke i rapporteringsåret, og utgjør derfor ingen del av ‘andre driftskostnader’ i år.

4.3.3 S2 Arbeidere i verdikjeden

Avinor benytter tjenesteleverandører for drift, vedlikehold og utvikling av lufthavner, inkludert byggefag, elektrofag, VVS, entreprenører og anleggsarbeidere. Bransjen har utfordringer med arbeidstakerrettigheter, arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, og Avinor har risiko for negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden.

Strategi

S2 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Avinors drift av lufthavner skjer ved hjelp av en global verdikjede med vekt på arbeidskraft innen bygg og anlegg. Disse samarbeidene er kritiske for Avinors forretningsstrategi, men kan også bidra til negative påvirkninger i verdikjeden. Avinor har identifisert vesentlig potensiell negativ påvirkning på arbeidere oppstrøms i verdikjeden for bygg- og anlegg. Avinor kan indirekte bidra til eller forårsake den negative påvirkningen gjennom leverandører og verdikjedene til leverandører. Risikoen omfatter arbeidere som arbeider på Avinors områder innen bygg- og anlegg tjenesteleveranser, men også tilvirkning og produksjon av varer og innsatsfaktorer som benyttes. Arbeidsinnvandrere vurderes å være en spesielt utsatt gruppe. Risikoen for alvorlig brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter anses å være størst innen produksjon, tilvirkning og utvinning av råmaterialer som oftest foregår i høyrisikoland.

Dette er områder med systemisk risiko i leverandørkjedene og dermed for de negative påvirkningene som er identifisert i DVAen. Rapporteringen på S2 inkluderer alle arbeidere i verdikjeden som kan bli vesentlig påvirket av Avinors virksomhet.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S2-1 Policyer for arbeidere i verdikjeden

Avinors arbeid innen helse, miljø og sikkerhet følger av konsernets policy for etikk, samfunnsansvar og mangfold, etiske retningslinjer og etiske krav til kontraktsparter. Disse er omtalt nærmere i kapittel 4.3.1.

S2-2 Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger

Avinor har ikke en spesifikk prosess for kontakt eller involvering med arbeidere i verdikjeden, men har en rekke tiltak for å sikre at deres rettigheter blir hensyntatt og hørt gjennom dialog med tredjeparter som kjenner til deres situasjon.

Prosjektledere og fagansvarlige innen seriøsitet og arbeidslivskriminalitet gjennomfører risikobaserte kontroller av prosjekter, leverandører og arbeidere. Prosjektansatte i Avinor har også fått opplæring i å avdekke useriøse forhold på byggeplass. Avinor bruker systemene HMSREG og StartBANK for å sikre god monitorering og praksis i oppfølging og kontroll av seriøsitetskrav. Avinors krav til ansvarlighet og seriøsitet skal speiles nedover i verdikjeden gjennom kontraktkrav, der disse kravene følges opp. Avinor har en egen fagsjef som er ansvarlig for at Avinors rutiner følges samt kontinuerlig forbedring og gjenoppretting av forhold som avdekkes.

Avinor benytter innleide ressurser fra arbeidstakerforeningen Landsorganisasjonen (LO), såkalte LO-koordinatorer på byggeplasser for å avdekke forhold som kan ha negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden. LO-koordinatorene har en uavhengig rolle og bidrar til å sikre at arbeidere kan varsle om forhold via en uavhengig part. Avinor har erfart at tiltaket er effektivt og at arbeidere oppsøker og tar kontakt med koordinatorene. Avinors varslingskanal er tilgjengelig for eksterne, inkludert arbeidere i verdikjeden, her kan arbeidere varsle anonymt.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Arbeidsvilkår	Brudd på anstendig arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg og anleggsbransjen	Brudd på anstendige arbeidsforhold/seriøsitetskrav i bygg- og anleggsbransjen kan føre til negative konsekvenser for arbeidere i verdikjeden i form av skader og ulykker, samt dårlige leveforhold som manglende lønn, utilstrekkelige boforhold m.m.	FNP	- Konsernpolicy - etikk, samfunnsansvar og mangfold - Etiske retningslinjer - Etiske krav til kontraktsparter	- Informasjonskampanjer - Ansvarlig innkjøpspraksis - Seriøsitetskrav i bygg og anleggskontrakter - Oppfølging av krav til etikk og seriøsitet	N/A	Mål ikke satt

Ved innkjøp av produkter eller tjenester med høy risiko stilles det krav for å avdekke risiko og tiltak (aktsomhetsvurderinger) hos leverandør og underleverandører. Denne prosessen gjør det mulig å evaluere leverandører grundigere basert på risikokriterier som er spesifikke for deres produktkategori. Undersøkelser og krav kan variere avhengig av leverandørens kontekst, men inkluderer vanligvis gjennomgang av relevante eksterne rapporter fra troverdige kilder, sporbarhetsdokumentasjon, aktsomhetstiltak, samt en bakgrunnsundersøkelse av leverandører og eventuelt underleverandør. Resultatene fra disse aktsomhetstrinnene brukes til å engasjere leverandøren i funnene og be om avklaringer og/eller korrigeringer der det er nødvendig. Denne tilnærmingen muliggjør en omfattende risikovurdering og sikrer at menneskerettigheter og bærekraft er integrert i innkjøpsbeslutninger.

Rutinene og tiltakene beskrevet praktiseres gjennom hele driftsperioden eller prosjektets levetid for å sikre ivaretagelse av arbeidernes rettigheter kontinuerlig. Effekten av rutinene og tiltakene er at det kontinuerlig avdekkes forhold med varierende alvorlighetsgrad som følges opp inntil forholdene er gjenopprettet og avsluttet. Typiske forhold kan være uteblitt utbetaling av lønn, overtidsarbeid uten overtidsbetaling og brudd på hviletid eller tilstrekkelige bo- og sanitærforhold.

Avinors rutiner og systemer for oppfølging av seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i bygg- og anleggssektoren er i henhold til lovkrav og forskrifter fra norske stat og etter anbefaling fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Avinor samarbeider også med andre offentlige byggherrer om beste praksis og private entreprenører og virksomheter i bygg- og anleggssektoren. På denne måten sikres det at Avinors systemer er på lik linje med ellers i bransjen, som også sikrer at arbeidere i verdikjeden forholder seg til samme rettigheter og rutiner som hos andre virksomheter.

Rutinene og kravene som stilles for å ivareta arbeideres rettigheter er i tråd med Avinors overordnede ambisjon om ansvarlig virksomhet beskrevet i S1-2.

S2-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer
Avinor har flere prosesser for å rette opp potensiell negativ påvirkning på arbeidsforholdene til arbeidere i verdikjeden. Avinor har en etablert varslingskanal. Se omtale av varslingsrutiner i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling. Varslingskanalen gjør det mulig for alle relevante interessenter, inkludert arbeidere i verdikjeden, å uttrykke sine bekymringer, varsle oss om alvorlige risikoer og andre kritikkverdige forhold. I tillegg til varslingskanal praktiserer Avinor bruk av LO-koordinator for å fange opp kritikkverdige forhold gjennom fysisk tilstedeværelse på byggeplass.

Det gjennomføres regelmessige stedlige seriøsitetsskontroller på byggeplass, disse gjennomføres av Avinor selv, men også av leverandør da Avinor stiller krav om at leverandører gjennomfører seriøsitetsskontroller. Seriøsitetsskontroller kan også omfatte produksjon på fabrikker.

Alle medarbeidere har plikt til å melde fra ved mistanke om useriøsitet, arbeidslivskriminalitet og andre kritikkverdige forhold. Medarbeidere kan ta kontakt, også konfidensielt, med fagsjef seriøsitet og a-krim for råd og bistand i forhold som gjelder lønns- og arbeidsvilkår eller arbeidslivskriminalitet. Henvendelser kan også rettes til LO-koordinator. Mistanker eller varsel om forhold vil ofte føre til ytterlige undersøkelser og veldig ofte seriøsitetsskontroller på byggeplass eller hos aktuelle aktører.

Avinor og Skatteetaten har forpliktet seg til å arbeide aktivt for seriøsitet og mot arbeidslivskriminalitet for å motarbeide useriøsitet og negative konsekvenser for arbeidere. Avtalen bidrar til at Avinor enklere kan hente inn informasjon om verdikjeden for å sikre at arbeidere blir ivaretatt.

Avinor er forpliktet til å gjenopprette negativ påvirkning gjennom arbeidsmiljøloven, byggherreforskriften og åpenhetsloven. Ved avdekking av negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden krever Avinor retting av avvikene. Dersom avvikene ikke rettes, gjennomføres sanksjoneringstiltak som bøter, midlertidig stans i kontrakt eller kansellering av kontrakt. Forhold kan også avdekkes gjennom leverandøroppfølging og aktsomhetsvurderinger hos aktører i verdikjeden. Alvorlige avvik meldes også til Arbeidstilsynet.

Avinor gjennomfører ikke egne undersøkelser av hvorvidt arbeidere i verdikjeden vet om eller stoler på Avinors varslingskanaler. Kombinasjonen av preventive tiltak som er beskrevet over som kontroller, bakgrunnssjekker, varslingskanaler, oppfølging av økonomiske forhold, datadeling med myndigheter og tilstedeværelse av uavhengig tredjepart (LO-koordinator) oppleves å ha god effekt for å forhindre negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden, og er i tråd med etablert praksis innen bygg- og anleggsbransjen.

S2-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene
Avinor gjennomfører med ujevne mellomrom kampanjer for å sette fokus på identifiserte risiko. I 2025 har det bl.a. blitt gjennomført en 3-delt kampanje i forbindelse med vintersesong, med tema innenfor vinterforberedelser, se og bli sett og fall- og skliskader. Denne sendes ut på alle lufthavner på flere språk og er lagt opp slik at både egne ansatte og øvrige ansatte på lufthavnene blir omfattet.

Avinor gjennomfører årlige vurderinger av risiko for å identifisere mulig og faktisk negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden, både i egen virksomhet og verdikjeden. Det utarbeides handlingsplaner for identifisert risiko og oppfølging av disse. Effektive tiltak for å redusere potensiell og faktisk risiko vurderes kontinuerlig. Avinor samarbeider med offentlige byggherrer og bransjenettverk om beste praksis og effektive tiltak, samt deling av informasjon. Kvartalsvis rapporteres avdekkede forhold og effekten av eksisterende tiltak til ledelsen i avdeling for prosjekt og utbygging. Eksterne revisjonsparter benyttes regelmessig for å vurdere om implementerte rutiner og systemer fungerer etter hensikt og er effektive.

Ansvarlig innkjøpspraksis

Å stille krav når vi kjøper varer og tjenester er et kraftfullt virkemiddel for å verne om mennesker og miljø. Derfor er ansvarlige innkjøp en viktig del av bærekraftsarbeidet. Avinor ønsker å holde høy etisk standard ved alle innkjøp, og sikre ansvarlige leverandører.

Avinor er omfattet av regelverket for offentlig anskaffelser. Gjennom dette regelverket er Avinor forpliktet til å ha egnede rutiner for å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter ved offentlige anskaffelser der det er en risiko for brudd på slike rettigheter. Avinor stiller krav til leverandører og forretningspartnere. Dette inkluderer ansvarlighet og seriøsitet i bygg- og anleggskontrakter. Nedenfor følger en beskrivelse av tiltak for å redusere negativ påvirkning. Avinor ønsker å bidra til å utvikle og påvirke våre leverandører i positiv retning gjennom marked- og leverandørdialog i tillegg til generell kontraktsoppfølging.

Leverandører og forretningspartnere som vil delta i konkurranse om kontrakt med Avinor må blant annet forplikte seg til å etterleve våre prinsipper om ansvarlig forretningsførsel. Avinor krever at internasjonale menneskerettigheter respekteres og at kontraktparter ikke skal medvirke til brudd på disse. Alle leverandører er pålagt å følge Avinors etiske retningslinjer for leverandører. De dekker blant annet områder som menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, miljø og forretningsetikk.

Seriøsitetskrav i bygg og anleggskontrakter

Avinor stiller krav om at det kun kan benyttes to ledd i verdikjeden for leveranser av bygg- og anleggstjenester. Hovedleverandøren har ansvar for å videreføre samtlige krav som Avinor stiller i sine avtaler med underleverandører. Avinor benytter HMSREG for oppfølging av seriøsitet, etterlevelse av lov, forskrift og seriøsitetsbestemmelser, kontroll over leverandører og deres mannskap, samt motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Leverandørene skal benytte StartBANK (eller tilsvarende system) for å sikre seriøsitet hos leverandører. Det gjennomføres regelmessige kontroller etter et risikobasert utplukk. Avinor utfører oppsøkende virksomhet på bygg- og anleggsprosjekter for å påse at arbeidsforholdene er i henhold til norske lønns- og arbeidsvilkår.

I Avinors entreprisekontrakter stilles krav om at kontraktparten og underleverandører bidrar til seriøst arbeidsliv, herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen. På byggeplasser har Avinor lovpålagt HMS-tavle med informasjon til arbeidere om deres arbeidstakerrettigheter på ulike språk.

Oppfølging av krav til etikk og seriøsitet

Alle leverandører og forretningspartnere til Avinor må signere avtalekrav som forplikter dem til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger for å kartlegge risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Flere leverandører har blitt fulgt opp eksplisitt på kontraktskravene til etikk og ansvarlighet og kontraktene følges opp kontinuerlig.

Dette gjøres for å bevisstgjøre forretningspartnere om viktigheten av etikk og sosialt ansvar og for å bidra til mer sosialt bærekraftige verdikjeder nasjonalt og globalt.

Avinor har et eget fagsenter og fagsjef for seriøsitet og a-krim. Fagsenteret har som sin overordnede oppgave å sikre at Avinor har et styringssystem som beskriver god, felles praksis for utvikling og gjennomføring av bygg- og anleggsprosjekter og at seriøsitetskrav etterleves. De større utbyggingsprosjektene har egne ressurser som følger opp seriøsitetsbestemmelsene. I de mindre prosjektene er det ofte prosjektleder som har ansvaret.

Avinor har ikke avdekket alvorlige brudd eller andre forhold på menneske- og arbeidstakerrettighet i inneværende rapporteringsår i verdikjeden hverken oppstrøms eller nedstrøms. Mindre alvorlige brudd har blitt avdekket og rettet ovenfor berørte parter.

Mål og måleindikatorer

S2-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Avinor har foreløpig ikke satt måltall i tråd med ESRS for vesentlige påvirkninger av arbeidere i verdikjeden. Avinor har en nullvisjon for skader og ulykker i bygg- og anleggsprosjekter, som følges opp med egenrapporteringskrav fra leverandører. Seriøsitetskontroller gjennomføres hos leverandører og underleverandører. Det rapporteres kvartalsvis på arbeidet med seriøsitet og arbeidslivskriminalitet, samt i forbindelse med årlig rapportering av redegjørelse for Åpenhetsloven.

4.3.4 S3 Berørte Samfunn

Strategi

S3 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

88 prosent av Norges innbyggere bor innen en halvannentimes kjøring fra en flyplass. Avinor driver 43 av 47 lufthavner rutedrift i Norge. Samtidig nyter hele nasjonen godt av de økonomiske og sosiale fordelene knyttet til flyplasser og kan dermed betraktes som en del av samfunnet som påvirkes av Avinors virksomhet. I DVAen er det identifisert tre PRMer knyttet til berørte samfunn:

Økonomiske ringvirkninger fra flyplasser

Aktiviteten som følger med lufthavner gir positive ringvirkninger på lokalsamfunnet i form av direkte, indirekte, induserte og katalytiske effekter. Avinors egen virksomhet har en direkte effekt ved å skape arbeidsplasser knyttet til drift av lufthavnen. Direkte effekter inkluderer også arbeidsplasser som skapes oppstrøms og nedstrøms i verdikjeden, som i restauranter, butikker og flyselskaper. Indirekte effekter oppstår gjennom kjøp av varer og tjenester fra leverandører i verdikjeden. Tilsvarende gjelder for induserte og katalytiske effekter, hvor induserte effekter omfatter de varer og tjenester som de ansatte og selskaper knyttet til lufthavnen som flyselskaper, handlingselskaper og catering ved flyplassen etterspør, mens katalytiske effekter omfatter hvordan flyplassene gjennom bidrag til tilgjengelighet legger til rette for videre økonomisk aktivitet og utvikling.

PFAS

PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn påvirker hovedsakelig innbyggerne i nærheten av flyplasser og områder der PFAS lekker ut i vann og grunn. De negative effektene av PFAS-utslipp er systemiske og skyldes langvarig bruk av PFAS-holdig brannskum og Avinors tilrettelegging for lufttrafikk. Det er gjort grundige analyser av hvilke naturområder og naboer som er rammet. Se nærmere omtale av PFAS i kapitlene E2 og E4.

Fly- helikopterstøy

Fly- og helikopterstøy påvirker i hovedsak naboer bosatt i nærheten av flyplassene, samt ansatte på flyplassene. De negative effekter fra fly- og helikopterstøy er en systemisk påvirkning og oppstår i sammenheng med Avinors rolle i å tilrettelegge for lufttrafikk. Det er ikke gjort særskilte analyser for å vurdere om det er visse undergrupper eller demografier som er spesielt utsatt for negativ påvirkning fra fly- og helikopterstøy.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 Policyer for berørte lokalsamfunn

Avinor arbeid med å utvikle luftfarten i Norge skal etterleve Konsernpolicy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold. Policyen er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

S3-2 Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger

Avinors driver et landsdekkende nettverk av lufthavner som påvirker Norges befolkning både direkte og indirekte. Befolkningens perspektiver ivaretas gjennom Samferdselsdepartementet (eier) og eierskapsmeldingen, hvor regjeringen redegjør for retningen i det statlige eierskapet. Administrerende direktør har ansvar for kontakten med eier via styret, mens direktør for trafikkutvikling har operasjonelt ansvar for internasjonal ruteutvikling og kontakt med lokalsamfunnet. Avinor opprettholder også dialog med lokale interesseorganisasjoner, kommuner og aktører som for eksempel Innovasjon Norge, Fjord Norge og Visit Tromsø. Avinor har fem faste møtepunkter med Samferdselsdepartementet i løpet av et år, samt generalforsamling.

Når Avinor vurderer potensial for nye direkteruter opprettes det dialog med lokale aktører for å bistå med etableringen av flyruter og forutsigbarhet for flyselskapene.

Økonomiske ringvirkninger av flyplasser

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Samfunnenes økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Binde Norge og Verden sammen - Økonomiske ringvirkninger fra flyplassen	Positive ringvirkninger på lokalsamfunn fra aktiviteten som følger med lufthavner	FPP	Etikk, samfunnsansvar og mangfold	Connectivity-utvikling	N/A	Mål ikke satt

S3-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på berørte lokalsamfunn og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med berørte lokalsamfunn, og effektiviteten av disse tiltakene

Arbeidet med å fremme de positive økonomiske ringvirkningene av flyplasser er forankret i eierskapsmeldingen og i konsernstrategien i form av et ruteutviklingsprogram. Ruteutviklingsprogrammet har som mål å øke tilgjengeligheten til og fra Norge for innbyggere, næringsliv og internasjonal turisme ved å videreutvikle Avinor-nettverket og Oslo lufthavn (OSL) som hub. Programmet er spesielt utarbeidet for å oppfylle Avinors samfunnsoppdrag gjennom aktiv trafikkutvikling, og forventede resultater inkluderer etablering av ruter og kapasitet fra flyselskapene, som understøtter konsernstrategien. Ved å utvikle tilgjengelighet og trafikkstrømmer bidrar prosjektet til å styrke finansieringsgrunnlaget i Avinor-modellen.

Oslo lufthavn, Gardermoen (OSL) er Norges eneste internasjonale hub-lufthavn og et nasjonalt knutepunkt i luftfartsnettet. God tilgjengelighet til Oslo lufthavn som nasjonalt og internasjonalt knutepunkt har stor verdi for hele landet. På grunn av negativ utvikling i interkontinentale avganger og særlig den negative utviklingen i utenlandske transferpassasjerer på OSL har Avinor etablert en satsning for å utvikle OSL som hub og knutepunkt. Styrking av OSL er viktig for å forbedre tilgjengeligheten for befolkning og næringsliv, på reiser i Norge, og til og fra Norge.

Spesifikke tiltak inkluderer opprettelse av insentiver og andre virkemidler som øker Avinors attraktivitet for flyselskaper, utvikling av nye kommersielle tiltak for å stimulere trafikkutvikling, etablering og utvikling av samarbeid med nærings- og reiseliv, nasjonalt og

lokalt, og etablering av sterkere partnerskap med flyselskaper. Disse tiltakene støtter Avinors både Avinors inntjeningsevne, samt overordnede mål om å øke tilgjengeligheten og fremme de økonomiske ringvirkningene av flyplassene.

Det kontinuerlige arbeidet berører alle Avinors flyplasser og Norges befolkning som helhet. Tiltakene krever ikke betydelige drifts- eller investeringsutgifter utover ordinær drift. Avinor følger opp hvorvidt tiltakene påvirker antall direkteruter til utlandet, men det gjøres ingen særskilte undersøkelser om dette gir de tilsiktede resultatene for de berørte samfunnene.

Mål og måleindikatorer

S3-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Avinor har ingen målbare, resultatorienterte mål i henhold til definisjonen i ESRS-standardene for oppfølging av ruteutviklingsprogrammet. Det følges imidlertid opp i hvilken grad tiltakene beskrevet har en ønsket effekt. Dette gjøres ved å følge opp relevante indikatorer som er vurdert som gode proxyer på Avinors evne til å skape aktivitet på våre flyplasser. Det er ikke satt noe definert ambisjonsnivå på parameterne, og dermed heller ikke satt noen definert basisperiode.

Avdelingen for trafikkutvikling i Avinor rapporterer på fremdrift og effekten av tiltak og effekten av disse til konsernledelsen. Dette sikrer at Avinor kan justere og tilpasse tiltakene etter behov for å oppnå ønskede resultater og bidra til selskapets overordnede mål.

Fly- og helikopterstøy

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Støyforurensning	Fly- og helikopterstøy	Påvirkning på lokalsamfunn i form av støyforurensning hvor Avinor har lufthavner, og omkringliggende områder	FNP	Klima og miljøpolicy	- Støyreducerende operasjonsprosedyrer - Arealplanlegging - Fysiske tiltak på Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes (EVE) - Pilotprosjekt for lydisolerende tiltak mot helikopterstøy	- S3-5 Andel kurvede innflyvninger Oslo Lufthavn, Gardermoen - S3-5: Antall lufthavner med publiserte RNP AR	15 % kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn i 2026 - Implementere RNP AR navigasjonsprosedyrer på alle Avinors langbaneplasser innen utgangen av 2028

Støy defineres som uønsket lyd. Avinor har fly- og helikopterstøy som et av sine viktigste tiltaksområder innen ytre miljø fordi det berører mange mennesker rundt Avinors lufthavner. Avinor søker å redusere antall støyeksponerte fra sivil fly- og helikoptertrafikk, i tillegg til å gjennomføre regelmessig kartlegging og registrere trasébruk ved de store lufthavnene.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 Policyer for berørte lokalsamfunn

Policy vedrørende håndtering av støyforurensning er omtalt i kapittel 4.2.2 Miljøpolicy, og er også omfattet av Konsernpolicy for Etik, samfunnsansvar og mangfold som er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

S3-2, S3-3 Rutiner for kontakt og for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørte lokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer

Spørsmål knyttet til støy og klager fra naboer til lufthavner kan avdekke unødvendig støybelastning og identifisere muligheter for forbedring. Det er derfor viktig for Avinors sentrale rådgivningsfunksjon å bli informert om støyrelaterte forhold rundt Avinors lufthavner. Dette skjer gjennom en felles portal for klager og spørsmål etablert av Avinor, hvor det er angitt en egen kategori for henvendelser knyttet til støy. På denne portalen publiserer også Avinor på henvendelser om lokale støyforhold, regelverk og rettigheter så langt det er mulig. Portalen for klager er tilgjengelig via Avinors nettsider.

Henvendelser om støy sendt via portalen registreres i Avinors saks- og arkivsystem. Henvendelsene fordeles til riktig saksbehandler eller avdeling for behandling. Saksbehandleren har ansvaret for å følge opp henvendelsen og sørge for at den behandles i henhold til gjeldende lover, forskrifter og interne retningslinjer.

Lovkrav og forskrifter sikrer korrekt håndtering, oppbevaring og tilgjengelighet av dokumenter i offentlig forvaltning. Utover å sikre etterlevelse av lovkrav, er det ingen spesielle samarbeidsordninger med brukerne av portalen for flystøyklager. Det er ingen generell strategi for beskyttelse mot represalier ved støyklager, men håndteringen av klager følger lovkrav knyttet til offentlig forvaltning.

Kontakten med lokalsamfunn skjer ved behov, uten fast frekvens.

Det er ikke rapportert noen alvorlige spørsmål og hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med berørte samfunn i 2025.

Varslingskanaler

Avinor også har en etablert varslingskanal som forvaltes av et eget organ som er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

S3-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på berørte lokalsamfunn og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med berørte lokalsamfunn, og effektiviteten av disse tiltakene

Balanced approach

ICAO Balanced Approach er en internasjonal anerkjent metode for håndtering av flystøy, vedtatt av ICAO i 2001 og tatt inn i EU-regelverket i 2014. Den bygger på fire hovedpilarer som skal brukes i kombinasjon for å redusere støyproblemer på en kostnadseffektiv måte: Reduksjon av støy ved kilden, arealplanlegging og styring, støyreducerende operasjonsprosedyrer og operasjonelle restriksjoner. Målet er å identifisere støyproblemet på hver enkelt lufthavn og velge tiltak som gir størst miljøgevinst til lavest kostnad, samtidig som man ivaretar luftfartens samfunnsnytte. Avinor benytter prinsippene gitt i balanced approach i sitt arbeid med støy.

Avinor utarbeider flystøysonekart for alle lufthavnene. Disse utarbeides hvert 5 år for flyplassene med over 50 000 årlige bevegelser, og hvert 10 år for resterende. For flyplassene med over 50 000 årlige bevegelser utarbeides det så en handlingsplan mot støy basert på flystøysonekartene. Denne handlingsplanen er en tiltaksplan som rapporteres til myndigheter og EU. Hensikten med disse planene er å kontinuerlig redusere støypåvirkningen for våre beboere og naboer.

Arealplanlegging og styring

Gjennom kartlegging av flystøysone gir Avinor lokale planmyndigheter nødvendig informasjon for å hindre at støyfølsomme områder og bygninger plasseres i strid med gjeldende regelverk. De lokale reguleringsmyndighetene skal ved planlegging og regulering legge til grunn Avinors offisielle støysonekart for den aktuelle planperioden. Samtidig benytter lufthavnen sin egen bygningsmasse som støyskjerming mot naboer der dette er praktisk mulig.

Støyreducerende operasjonsprosedyrer

Avinor arbeider med reduksjon av støy fra fly- og helikoptertrafikk gjennom optimalisering av inn- og utflygninger. Dette tiltaket består av to pågående arbeidsstrømmer hvor den ene arbeidsstrømmen arbeider med å øke andelen kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn. Som del av tiltaket har Avinor anskaffet et nytt dataverktøy for «Established on RNP AR». Det nye dataverktøyet gjør det mulig å tillate kurvede innflyvninger fra ulike retninger til de to rullebanene uavhengig av hverandre, og er nødvendig for å øke andelen kurvede innflyvninger samtidig som sikkerheten ivaretas. Den andre arbeidsstrømmen skal innen utgangen av 2028 implementere prosedyrer for kurvede innflyvninger på alle Avinors langbaneplasser (flyplasser med rullebane over 2500m). Arbeidet med implementering av kurvede innflyvninger prioriterer først langbaneplasser og vil senere inkludere implementering av kurvede innflyvninger på enkelte kortbaneflyplasser. Den overordnede ambisjonen er å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboere og naboer ved alle Avinors langbaneplasser. Arbeidet innebærer ingen vesentlige investerings- eller driftsutgifter.

Fysiske tiltak på Harstad/Narvik Evenes

Ved Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes forårsaker F35-avganger forbundet med Luftforsvarets aktiviteter et hørselskadelig støynivå for ansatte og reisende ved lufthavnen. Støynivåene fra F-35 på Evenes er dokumentert å overstige støynivåer som Folkehelseinstituttet mener er grenseverdien for hørselskadelig støy. Avinor har en null-visjon også når det gjelder å utsette ansatte, samarbeidspartnere og passasjerer for hørselskade. Dette gjør det nødvendig med tiltak på fasadene på kontorbygg som vender mot rullebanen, innføring av passasjerbroer for å redusere støy ved ombordstigning- og avstigning for rutefly og et tett parkeringshus for å redusere støy for reisende i bevegelse til og fra terminalbygget. Disse tiltakene inngår i et løpende arbeid med å redusere støy ved lufthavnen og har ingen satt tidslinje for gjennomføring.

Pilotprosjekt – Løsning Helikopterstøy Bergen

Støyreduserende tiltak ved Bergen Lufthavn er nødvendige for å håndtere støy fra sivil luftfart, spesielt fra offshore helikoptertrafikk. Avinor skal lydisolere fem utvalgte bolighus for å redusere påvirkning fra offshore helikoptertrafikk ved Bergen lufthavn, Flesland. Det er i 2025 gjennomført tiltak på ett hus med resultater som viser klar forbedring på innendørs støy- og vibrasjonsnivå. Ved å lydisolere bolighus kan man forbedre innendørs lydforhold og redusere støyeksponeringen for beboere i nærområdet. Erfaringene fra dette pilotprosjektet vil danne grunnlaget for videre arbeid med lydisolering mot helikopterstøy. I pilotprosjektet avstives trestrukturen i bolighus for å øke lydisolasjon ved lave frekvenser i tillegg til middels- og høye-frekvenser som tas ved standard tiltak. Arbeidet med gjennomføring av tiltaket er igangsatt og har en tidslinje for gjennomføring med avslutning innen utgangen av 2026.

Tabell S3-4.1 Ressurser avsatt til handlingsplanen (Beløp i MNOK)

Tiltak	Status tiltak	2025		Planlagt		Sum
		Opex	Capex	Opex	Capex	
Pilotprosjekt - Helikopterstøy Bergen	Under arbeid	8	-	13	3	23
Sum		8	-	13	3	23

Driftskostnadene for pilotprosjektet er hovedsakelig relatert til andre driftskostnader.

Mål og målindikatorer

S3-5 – Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger, risikoer og muligheter håndteres

15 prosent kurvede innflyvninger ved Oslo lufthavn i 2026

Avinor har satt et mål om 15 prosent kurvede innflygninger på Oslo lufthavn i 2026. Dette er en justering av det tidligere målet om 25 prosent innen utgangen av 2025. På lang sikt anses det som praktisk mulig å oppnå 80 prosent kurvede innflygninger, og 25 prosent har vært definert som et realistisk delmål på veien mot dette. Målet er knyttet til aktivitet i nedstrøms verdikjede og inngår i den frivillige måloppfølgingen for Oslo lufthavn.

Ved hjelp av inntegning av nye traseer i kart over bebyggelse er det mulig å se reduksjonen av boliger innenfor en senterlinje på pluss eller minus 500 meter, og dermed antall personer som får redusert sin eksponering for støy. Kurvede innflyvninger bidrar til å redusere støybelastningen for våre naboer rundt Oslo Lufthavn.

Tabell S3-5.1 Andel kurvede innflyvninger Oslo Lufthavn, Gardermoen

	Basisår 2013	2025	2024	Mål 2026
Andel kurvede innflyvninger Oslo Lufthavn, Gardermoen	0 %	9,1 %	9,6 %	15 %

Resultater og fremdrift

Et nytt dataverktøy for «Established on RNP AR» er anskaffet og er igangsatt. Verktøyet gjør det mulig å tillate kurvede innflygninger fra flere retninger til begge rullebaner uavhengig av hverandre, noe som øker kapasiteten samtidig som sikkerheten ivaretas. Forsinket implementering av verktøyet har medført at målet om 25 prosent kurvede innflygninger ikke ble nådd i 2025. I tillegg ble andre tilgrensende prosjekter prioritert høyere, noe som ytterligere påvirket fremdriften.

På grunn av disse forholdene er måloppnåelsen for 2026 justert til 15 prosent. Det forventes at det nye verktøyet vil bidra til en markant økning i andelen kurvede innflygninger når det er fullt tatt i bruk.

RNP AR navigasjonsprosedyrer implementert på alle Avinors langbaneplasser innen utgangen av 2028

Avinor følger opp og rapporterer et absolutt mål om å implementere RNP AR navigasjonsprosedyrer på alle Avinors langbaneplasser innen utgangen av 2028. Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) er avanserte navigasjonsprosedyrer med svært høy navigasjonsnøyaktighet som tillater kurvede inn- og utflyvninger. Målet gjelder for aktiviteter knyttet til flyvninger utført av flyselskapene i nedstrøms verdikjede og for alle Avinors 15 langbaneplasser. Flyene som skal foreta kurvede inn- og

utflyvninger må være utstyrt for å foreta disse. Det er derfor besluttet å begynne med implementering på langbaneflyplassene da flere fly som lander- og tar av på langbaneplasser er rett utstyrt. Langbaneplassene er også de mest vesentlige med tanke på støyproblematikk. Ved hjelp av inntegning av nye traseer i kart over bebyggelse er det mulig å se reduksjonen av boliger innenfor en senterlinje på pluss eller minus 500 meter, og dermed antall personer som får redusert sin eksponering for støy.

Tabell S3-5.2

	Basisår 2013	2025	2024	Mål 2028
Antall lufthavner med publiserte RNP AR (akkumulert)	0	13	10	15

Resultater og fremdrift

Det er publisert AIP (Aeronautical Information Publication) for 13 langbaneplasser innen utgangen av 2025. I 2025 ble det publisert AIP for 3 nye langbaneplasser. Utarbeidelsen av RNP AR for de to resterende langbaneplassene er planlagt i 2026.

Støybelastning (TDNEL)

TDNEL (Total Day, Evening, Night Level) er en indikator som viser den samlede støybelastningen gjennom et døgn. Variabler er antall avganger og landinger per døgn, tidspunkt på døgnet og flytyper. Beregningen tar utgangspunkt i gjennomsnittlig støy fra dag (07–19), kveld (19–23) og natt (23–07), og legger til ekstra vektning for kveld og natt fordi støy oppleves mer forstyrrende i disse periodene.

TDNEL brukes til å overvåke og dokumentere støybelastning rundt lufthavner. Beregningen gjennomføres årlig for alle Avinors lufthavner som omfattes av støyrapportering, dette er store lufthavner (over 50 000 bevegelser) og gjelder for Oslo,- Bergen,- Stavanger,- og Trondheim. Resultatene sammenlignes med referanseverdier for å vurdere utviklingen over tid.

Det er ingen konkrete grenseverdier, tiltaksgrenser eller målsettingsnivå for TDNEL-nivå i norsk regelverk for lufttransport. TDNEL-tallet kan likevel gi en pekepinn på støyemisjon fra enkelte flyplasser basert på flybevegelser, involverte flytyper og driftstider for den respektive lufthavnen.

Tabell S3-5.3 Støybelastning (TDNEL)

	ICAO kode	Enhet	Basisår 2024	2025	2024
Oslo lufthavn, Gardermoen	ENGM	Desibel	143	143	143
Bergen lufthavn, Flesland	ENBR	Desibel	138	138	138
Trondheim lufthavn, Værnes	ENVA	Desibel	135	135	135
Stavanger lufthavn, Sola	ENZV	Desibel	138	138	138

Resultater og fremdrift

Beregninger av TDENL for Oslo, Bergen, Stavanger, og Trondheim viser uendrede TDENL-verdier for hver av de respektive lufthavnene i 2025 sammenlignet med 2024. For hver av disse lufthavnene er endringen i TDENL-verdi fra 2024 til 2025 derfor så liten, at den ikke kan regnes som signifikant.

Resultatene for 2025 viser imidlertid at Oslo lufthavn er den mest støyende lufthavnen, med et betydelig høyere støynivå enn de andre tre. Dette skyldes i stor grad at trafikkmengden på Oslo lufthavn er vesentlig større enn for de andre lufthavnene.

Videre sammenligninger mellom lufthavnene kan ikke gjøres kun på bakgrunn av trafikkmengde, fordi hver flyplass har egne flyparker som trafikkerer den respektive lufthavnen. Hver lufthavns TDENL-nivå er et resultat av den lufthavnens flybevegelser, flypark og driftstid, slik at lufthavner med mange bevegelser kan være mindre støyende enn flyplasser med færre bevegelser. En slik tendens kan sees ved å sammenligne TDENL for Trondheim og Stavanger, der forskjellen i flybevegelser ikke alene kan forklare differansen i TDENL-nivå på Δ3 dB. Dette betyr i praksis at den gjennomsnittlige flybevegelsen i Trondheim vil være mindre støyende enn den gjennomsnittlige flybevegelsen i Stavanger, grunnet flytypene og flytidene ved lufthavnene.

Involvering av berørte lokalsamfunn i fastsettelse av mål

Avinor har jevnlige møter med både Miljødirektoratet i egne støyforum og med kommunene rundt de store lufthavnene. I disse møtene diskuteres blant annet forbedringsforslag, og Miljødirektoratet og kommunene har anledning til å komme med synspunkter og gi innspill. Denne dialogen fungerer som grunnlag for å innhente innspill som kan være relevante ved fastsettelse av mål, selv om det ikke foreligger en egen rutine for systematisk involvering av lokalsamfunn i målsettingsprosessen Erfaringer og eventuelle forbedringsbehov identifiseres når Miljødirektoratet eller kommunene deler relevante observasjoner. Det er ikke etablert en egen rutine for systematisk involvering utover denne dialogen. Både Miljødirektoratet og berørte kommuner anses som relevante stedfortredere for interessentene.

PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Forurensning av vann og grunn	PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn	PFAS/PFOS ble tidligere brukt i brannskum benyttet ved Avinors lufthavner. Bruken av denne typen brannskum har ført til forurensning av grunnen på Avinors lufthavner. PFOS og andre PFAS-forbindelser er svært persistente i miljøet og kan akkumulere i levende organismer, noe som kan føre til helse- og miljøproblemer.	FNP	Den negative påvirkningen er i hovedsak beskrevet i kapittel 4.2.2 – E2 Forurensning. Fordi forurensningen har betydelige konsekvenser for naboer og lokalsamfunn, er PRM-en også inkludert under S3. Dette gjøres for å synliggjøre Avinors dialog og oppfølging overfor de berørte lokalsamfunnene.			
Vann og Sanitære Forhold							
Arealrelaterte påvirkninger							

PFAS-lekkasje fra eksisterende forurenset grunn behandles primært som forurensning i kapittel E2. Denne formen for forurensning har imidlertid særlig betydelig innvirkning på lokalbefolkningen som bor nær Avinors lufthavner da stoffene brytes svært langsomt ned i naturen, har tendens til å spres i miljøet, oppkonsentreres i levende organismer og kan være helseskadelige. De spesifikke datapunktene i S3, inkludert kontakt med lokalsamfunn, etablerte rutiner for å håndtere negative konsekvenser, samt kanaler for tilbakemelding og bekymringer, anses derfor som vesentlige og adresseres i det følgende avsnittet.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S3-1 Policyer for berørte lokalsamfunn

Policyer knyttet til håndtering av PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn er omtalt i kapittel 4.2.2 Miljøpolicy.

S3-2 Rutiner for kontakt med berørte lokalsamfunn om påvirkninger

Tiltakene for å håndtere faktiske påvirkninger er satt i henhold til forventninger og pålegg fra Miljødirektoratet. For betydelige saker utarbeides egne kommunikasjonsplaner, såkalt ‘Plan for samfunnskontakt’, som beskriver dialogen med befolkningen, politikere, lokale interesseorganisasjoner, kommuner og andre viktige aktører. Saker kan eskaleres til sentralt nivå ved behov.

For håndtering av PFAS-forurenset grunn er det laget en egen kommunikasjonsplan som går i detalj på spesifikke flyplasser, for eksempel knyttet til drikkevann i Bergen. Avinor sikrer tilgjengelig og oppdatert informasjon om PFAS, tiltak for å redusere negativ påvirkning, samt potensielle helseeffekter gjennom nettsiden ‘PFOS i fokus’. Avinor organiserer møter med berørte samfunn og er i direkte dialog med individer i områder som er mest berørt. Eksempler inkluderer Bergen og Kristiansund. Dialogen sikrer at informasjon når lokalbefolkningen og at Avinor fanger opp kritisk informasjon for å redusere negativ påvirkning.

Avinor benytter ikke lenger PFAS i sin virksomhet, men samfunnskontakten er relevant for oppryddingsfasen. Det er en kontinuerlig dialog med lokalsamfunnet, og Avinor har utnevnt en egen leder med ansvar for PFAS-programmet.

S3-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der berørte lokalsamfunn kan gi uttrykk for bekymringer

Avinor har opprettet nettsiden ‘PFOS i fokus’ som kontinuerlig oppdateres med relevant informasjon. På denne nettsiden er det også publisert en e-postadresse hvor berørte samfunn kan henvende seg direkte til foretaket med sine bekymringer eller behov. Både nettsiden og e-postkontoen administreres av Avinor. Kanalen for henvendelser fra berørte samfunn er tilgjengelig på Avinors nettside, og leder for PFAS-programmet har ansvar for å følge opp henvendelser sendt gjennom den dedikerte e-postkanalen. Det finnes ingen spesifikke prosedyrer for å sikre at kanalene fungerer effektivt, og det foretas ingen særskilte vurderinger av hvorvidt berørte samfunn er kjent med eller har tillit til disse strukturene. Avinor følger generelle strategier samt policy for etikk, samfunnsansvar og mangfold (se nærmere omtale i kapittel 3.4.1), men har ikke innført ytterligere strategier for beskyttelse mot represalier utover varslingskanalen. Det er ikke rapportert noen alvorlige spørsmål og hendelser knyttet til menneskerettigheter i forbindelse med berørte samfunn i 2025.

Varslingskanaler

Avinor har en etablert varslingskanal som forvaltes av et eget organ. Varslingskanalen er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, inkludering og likestilling.

Mål og måleindikatorer

S3-5 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres

Se kapittel E2 for omtale av mål og måleindikatorer knyttet til PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn.

S3 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt	Rapporteringsprinsipp
Alle	Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025 – 31. desember 2025
Kurvede innflyvninger OSL	Kurvede innflyvninger på Oslo Lufthavn, Gardermoen måles som antall flyvninger med jetfly som har passert to definerte punkter i luftrommet over OSL delt på samtlige innflyvninger med jetfly ved OSL. Propellfly og småfly er ikke inkludert i indikatoren. Disse flyene har andre prosedyrer, flyr saktere enn jetfly og flyr så langt som mulig fra senterlinjetraseer for god trafikkavvikling. De har også vesentlig lavere påvirkning i form av støy da det er færre slike flyvninger og de støyer mindre.
Implementert RNP AR	Indikatoren er definert som antall implementerte RNP AR-prosedyrer på langbaneplasser delt på alle Avinors langbaneplasser. Implementerte RNP AR-prosedyrer måles som flyplasser der det er laget og publisert en formell prosedyre i Aeronautical Information Publication (AIP), en manual som inneholder regler, prosedyrer og annen informasjon av viktighet for flytrafikken i Norge. RNP AR er navigasjonsprosedyrer som tillater kurvede inn- og utflyvninger der flyene må passere to definerte punkter i luftrommet over lufthavnen. Langbaneplasser som inngår i indikatoren er forhåndsdefinert i et eget prosjektdokument og består av 15 flyplasser med langbaneplasser (Ålesund, Alta, Bergen, Kristiansand, Harstad/Narvik, Oslo, Haugesund, Kristiansund, Kirkenes, Molde, Banak, Svalbard, Tromsø, Trondheim og Stavanger).
TDENL	Metoden gjør det mulig å enkelt vurdere støyvirkningen av endringer i • Antall innflygninger og avganger • Tidsfordeling av operasjoner (dag, kveld, natt) • Flytyper $TDENL = 10 \log_{10} \left[\sum_i \left\{ \frac{(D_i + 3.16E_i + 10N_i)}{ND} 10^{TSEL(i)/10} \right\} \right] - 49.37$ D_i, E_i og N_i er antall flyvninger på dagtid (kl. 07-19), kveld (kl. 19-23) og natt (kl. 23-07) ND er antall dager i datasettet TSEL (Total Sound Exposure Level) representerer samlet støyenergi fra en bestemt flytype (avgang eller landing). Det forekommer noe usikkerhet i beregningene, i hovedsak fra at TSEL-databasen (databasen for støydata) har begrensninger for spesielle flytyper, og spesielle flyoperasjoner. I slike tilfeller benyttes substitutter for å finne sammenlignbare flytyper, som er vanlig praksis i støyberegninger for lufthavner. Usikkerheten i resultatene som følge av dette vurderes som liten. Selv om beregningene har noe usikkerhet, skal det relativt store endringer i trafikk for å gi vesentlige utslag i den beregnede TDENL-verdien. Eksempelvis vil en fordobling/halvering av flytrafikk ved den respektive lufthavnen gi en endring på +/- 3 dB.

4.3.5 S4 Forbrukere og sluttbrukere

Strategi

S4 SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell

Gjennom DVAen har Avinor identifisert to potensielle negative påvirkninger og en finansiell risiko, som alle er knyttet til personers helse og sikkerhet i forbindelse med bruken av Avinors tjenester. PRMene og tilhørende tiltak er nærmere beskrevet under. Potensielle skadelidende er alle passasjerer som reiser via flyplassene, reisefølger, pårørende og andre besøkende på flyplassene, samt ansatte i flyselskap, sikkerhet, service og så videre, som benytter fasiliteter i jobbsammenheng. Samtlige er i scope for den rapporterte informasjonen i S4.

De identifiserte potensielle negative påvirkningene er knyttet til fare for skade og dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker som følge av utilsiktede (safety), eller tilsiktede (security) hendelser. Den finansielle risikoen knytter seg til regulatoriske endringer og

utvikling i regulatoriske krav innenfor sikkerhet som kan resultere i vesentlige merkostnader i forbindelse med etterlevelse av disse kravene.

Påvirkningene er systemiske i luftfartsammenheng, og Avinor arbeider aktivt med å håndtere disse problemstillingene ved å gjennomføre ulike tiltak i den daglige driften. Sammenhengen mellom vesentlige temaer og Avinors strategi og forretningsmodell er beskrevet i kapittel ESRS 2 ‘Generelle Opplysninger’, i delkapittel SBM-3.

Påvirkningene og risikoene er integrert i Avinors strategi som stadfester at konsernet skal operere sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming. Flysikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og det skal ikke forekomme luftfartsulykker eller alvorlige personskader der Avinor er medvirkende part.

Flysikkerhet - Safety og Security

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måltall	Målsetninger
Personers sikkerhet	Helse og sikkerhetsrisiko som følge av utilsiktede hendelser	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av skader og dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker i forbindelse med lufthavndrift og koordinering av luftrommet*	PNP	- Safety - Etikk, samfunnsansvar og mangfoldspolicy	- Flysikkerhetsplaner og styringssystem - Nytt avviks- og hendelsessystem - Nytt verktøy for endringshåndtering	- S4-5 Egendefinert: Luftfartsulykker hvor Avinor er medvirkende part - S4-5 Egendefinert: Alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor er medvirkende part	Ingen luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor er medvirkende part
	Helse og sikkerhetsrisiko som følge av ulovlige handlinger	Fare for reisende, ansatte og samfunnet generelt som følge av ulovlige handlinger, som terroranslag, sabotasje eller andre kriminelle aktiviteter	PNP	- Safety - Etikk, samfunnsansvar og mangfoldspolicy	- Jf. risiko som følge av utilsiktede hendelser - Oppgradering av Security-utstyr	Jf. risiko som følge av utilsiktede hendelser	Jf. risiko som følge av utilsiktede hendelser
	Kostnadsøkninger som følge av endringer i regelverk og tolkninger fra regulator	Regulatoriske endringer eller utvikling i regulatoriske krav innenfor sikkerhet vil kostnader i forbindelse med etterlevelse av disse kravene. Dette kan f.eks være oppgradering av sikkerhetskontroll på flyplass	R	- Safety - Etikk, samfunnsansvar og mangfoldspolicy	- Aktiv dialog med Luftfartstilsynet - Nytt verktøy for endringshåndtering - Identifisering av kostnadseffektive løsninger - Prosjekt ‘Fremtidens security og NSB’	N/A – ingen måltall	Mål ikke satt

*Risikoer som er identifisert i flysikkerhetsarbeidet for lufthavndrift og flysikring i Avinor:

- Runway Incursion (RI): At et luftfartøy, kjøretøy eller person utilsiktet befinner seg på en rullebane som er i bruk.
- Runway Excursion (RE): At et luftfartøy kjører av rullebanen under avgang eller landing.
- Foreign Object Debris (FOD): Løse gjenstander på rullebanen eller andre områder der fly ferdes som utgjør en fare for skade flyet

- Bird strike: Kollisjoner mellom fugler og luftfartøy.
- Droner: Kollisjoner mellom fly og droner som følge av uautoriserte droner i nærheten av lufthavnen.
- Brann: Brann på Avinor sine lokaliteter
- Mangelfull krisehåndtering (for eksempel ved havari): Manglende forberedelser som resulterer i mangelfull krisehåndtering, og redusert effekt av krisetiltak

- Loss of Separation: Situasjoner hvor fly kommer under foreskrevne minsteavstand til hverandre, slik at det foreligger økt risiko for sammenstøt mellom fly.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

S4-1 Policyer for forbrukere og sluttbrukere

Avinors arbeid innen safety og security følger av konsernpolicy for safety, samt konsernpolicy for etikk, samfunnsansvar og mangfold. Disse er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

Det er ikke registrert noen tilfeller av manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen eller OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper som involverer forbrukere og/eller sluttbrukere.

S4-2 Rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere om påvirkninger

Kontakt med forbrukere og sluttbrukere om potensielle påvirkninger skjer hovedsakelig gjennom representant i form av myndighetskontakt, både direkte med Avinors eier, Samferdselsdepartementet, samt via Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet er øverste myndighet for luftfart i Norge og fører tilsyn med Avinors lufthavner gjennom både varslede og uvarslede tilsyn og inspeksjoner. Avinor er også underlagt luftfartsloven med tilhørende forskrifter.

Avinors beslutninger og aktiviteter for å håndtere de potensielle negative påvirkningene på helse og sikkerhet for kunder og sluttbrukere følger av luftfartsloven som regulerer all luftfart i Norge, og Nasjonal flysikkerhetsplan som beskriver statens mål, prioriteringer og tiltak for å forbedre flysikkerheten. Nasjonal sikkerhetsplan utarbeides av Luftfartstilsynet og er utarbeidet innenfor rammeverket Global Aviation Safety Plan (GASP) som igjen er utarbeidet av ICAO.

Oversikt over lover og forskrifter som regulerer safety og security arbeid:

		Lufthavndrift	Lufttrafikkstyring og flysikringstjenester
Safety – forebygging av skader og ulykker som følge av utilsiktede hendelser	Forskrift om sertifisering av flyplasser	v	
	Forskrift om informasjonssikkerhet i sivil luftfart	v	v
	Forskrift om krav til lufttrafikkstjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester		v
	Forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafikkstjenester		v
Security – forebygging av skader og ulykker som følge av ulovlige handlinger	Forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten	v	v

Det er rollen ‘sikkerhet- og beredskapsdirektør’ i Avinor, og ‘safety manager’ i Avinor Flysikring, som har ansvaret for myndighetskontakt knyttet til Safety-arbeidet, og rollen ‘sjef samfunnssikkerhet’ (Avinor) og ‘leder security, flysikkerhet og beredskap’ (Avinor Flysikring) som har ansvaret for myndighetskontakten knyttet til Security. Dialogen med myndighetene er løpende.

S4-3 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der forbrukere og sluttbrukere kan gi uttrykk for bekymringer

Innmelding av avvik og hendelser

Forbrukere og sluttbrukere har tilgang til å melde inn avvik og hendelser knytte til forhold med relevans for sikkerhet, miljø, ansattes eller reisendes sikkerhet hvor det påligger Avinor å gjøre utbedringer og tiltak, samt forhold vedrørende interkontrollforskriften der det påligger Avinor et samordningsansvar. Innmeldingsskjemaet ligger offentlig tilgjengelig på Avinors hjemmesider. Det oppfordres spesielt til årvåkenhet og rapportering av forhold som oppstår på ferdselsområdet.

Innmeldte avvik og hendelser behandles i henhold til rutiner for avviks- og hendelseshåndtering.

Varslingskanaler

Avinor har en etablert varslingskanal som forvaltes av et eget organ som er omtalt nærmere i kapittel S1-3 under mangfold, likestilling og inkludering.

Tilbakemeldinger og spørsmål

Avinor oppfordrer forbrukere og sluttbrukere til å gi tilbakemeldinger, stille spørsmål og fremme klager ved å henvende seg til selskapet, enten via tilbakemeldingsskjema tilgjengelig på Avinor.no eller via telefon eller e-post.

Retningslinjene for behandling av kundehenvelender er utarbeidet på bakgrunn av Avinors passasjerstrategi, konsernpolicy for «kunde og marked» og bestemmelser i Forvaltningsloven.

Klagesaker blir arkivert i arkiv- og saksbehandlingssystemet til Avinor. Disse skal håndteres i henhold til veiledning for saksbehandling for å sikre at administrative, lovpålagte dokumentasjonskrav dekkes og at aktiviteter og handlinger dokumenteres på en sikker måte. Dokumenter som forplikter Avinor juridisk, økonomisk eller har betydning for ettertiden skal kunne gjenfinnes og være etterrettelige. Avinor sikrer at systemet for innmelding og behandling av klager er effektive ved å overvåke antall og typer klager mottatt.

I løpet av 2025 har klagebehandlingen blitt sentralisert ved Oslo lufthavn. I forbindelse med denne samkjøringen er det også implementert ny systemstøtte for generelle kundehenvelender, noe som vil gi Avinor innsikt i effektiviteten av de interne prosessene.

Det gjøres ingen særskilte vurderinger om forbrukere og sluttbrukere har kjennskap til disse strukturene.

S4-4 Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere og styre vesentlige risikoer

Flysikkerhet

De potensielle negative konsekvensene for Avinors kunder og sluttbrukere kan kategoriseres som enten utilsiktede hendelser og ulykker (havari), eller tilsiktede hendelser i form av ulovlige handlinger som terrorisme, sabotasje eller annen kriminell virksomhet. Flysikkerhet omfatter både forebygging av ulykker (safety) og ulovlige handlinger (security).

Flysikkerhetsplaner og styringssystem

Avinor utarbeider årlige flysikkerhetsplaner og har implementerte flysikkerhetsstyringssystemer for sine lufthavn- og flysikringstjenester i samsvar med EU-direktivene 139/2014, 2017/373 og 300/2008, i tråd med gjeldende forskrifter. Planene og styringssystemene er implementert for både safety- og security-arbeidet.

Avinors sikkerhetsstyringssystemer følger ICAOs veiledninger og hensikten er å kontinuerlig forbedre sikkerheten gjennom identifisering av farer, innsamling og analyse av sikkerhetsdata og informasjon, samt kontinuerlig vurdering av sikkerhetsrisikoer. Styringssystemet skal proaktivt mitigere risikoer før de resulterer i luftfartsulykker eller hendelser.

Hovedelementene i styringssystemene består av safety-policy, risikoidentifisering, sikring av styringssystemet ved monitorering, endringsstyring og kontinuerlig forbedring, samt sikkerhetspromotering gjennom trening, opplæring og kommunikasjon. Årsplanene for flysikkerhet omfatter blant annet opplysninger om planlagte tiltak for å redusere sikkerhetsrisikoene identifisert og godkjennes av Safety Review Board, som består av Avinors Accountable Managers og er beslutningsorganet for det strategiske sikkerhetsarbeidet i Avinor.

Av viktige pågående eller planlagte tiltak inngår:

Nytt avviks- og hendelsessystem

Det ble i 2024 besluttet å gå til anskaffelse av et nytt avvikssystem. Dette skal blant annet sikre god sikkerhetsstyring og ivareta rapporteringsforpliktelser for avvik og hendelser for konsernet. Prosjektet er høsten 2025 i planleggingsfasen og en offentlig anbudskonkurranse ble kunngjort i oktober 2025. Det er ventet at valg av leverandør vil skje i løpet av H1 2026 og at en ny løsning vil være implementert innen utgangen av 2026.

Avviks- og hendelsessystemet gjelder hele Avinors virksomhet, inkludert alle lufthavner. Hensikten er å følge opp egen drift, men avvikssystemet har grensesnitt til samtlige andre aktører og interessenter som benytter flyplassene og som enten er pliktige til, eller har muligheten til, å melde inn avvik eller hendelser.

Nytt verktøy for endringshåndtering

Endringshåndtering er en strukturert prosess som sørger for at planlagte endringer innføres på en måte som er i samsvar med regelverket (EU 139/2014) og formålet med endringen oppnås uten at det skjer noe uforutsett, spesielt ikke ulykker eller hendelser. Avinor lanserte i 2025 en ny prosess og et nytt verktøy for endringshåndtering. Det ble i denne forbindelse gjennomført opplæring av over 200 personer som ble identifisert som potensielle endringsledere og/eller beslutningstakere ved endringer på Avinors lufthavner.

Verktøyet er til bruk for Avinors egen virksomhet, inkludert alle lufthavner.

Oppgradering av Security-utstyr

Avinor har startet anskaffelse av røntgenmaskiner for håndbagasje for de større lufthavnene. Oppgraderingen forventes å pågå i flere år og skal forberede Avinor på å møte nye sikkerhetskrav ved å ta i bruk ny teknologi for å effektivisere og forenkle passasjerers møte med sikkerhetskontrollen. Utstyret har bedre deteksjonskapasitet enn dagens teknologi og muliggjør økt automatisk deteksjon av forbudte og farlige gjenstander. Sikkerhetsprosessene blir med dette mindre sårbare for menneskelige feilhandlinger og hjelper Avinor med å heve sikkerhetsnivået i luftfarten. Oppgraderingene gjelder Oslo lufthavn, Bergen lufthavn, Stavanger lufthavn og Trondheim lufthavn, og arbeidet forventes pågå frem mot 2027/2028.

Finansiell risiko – kostnadsøkninger flysikkerhet

Det foreligger en finansiell risiko knyttet til kostnadsøkninger som følge av endringer i regelverk og tolkninger fra regulator. Regulatoriske endringer eller utvikling i regulatoriske krav innenfor sikkerhet kan medføre vesentlige kostnader i forbindelse med etterlevelse av disse kravene. Dette kan for eksempel være oppgradering av sikkerhetskontroll på flyplass som følge av krav til nye teknologier.

Risikoen følges opp i Avinors enterprise risk management-system og tiltak inkluderer aktiv dialog om tolkninger av regelverket med Luftfartstilsynet, nytt verktøy for endringshåndtering (jf. tiltak omtalt under potensiell påvirkning under flysikkerhet) og identifisering av kostnadseffektive løsninger ved utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. Videre har Avinor etablert de interne prosjektene ‘New Security Baseline’ (NSB) og ‘Fremtidens security’ og for å omsette regelverkskrav til praktiske og kostnadseffektive løsninger. ‘New Security Baseline’ er EUs nye strategi innen Security-området, og inkluderer en rekke nye myndighetskrav for sikkerhet som skal tolkes og omsettes til løsninger på Avinors lufthavner, herunder sikkerhetskontrollen. ‘Fremtidens Security’ fokuserer på etterlevelse av de nye kravene særskilt knyttet til teknologi og automatisering.

Oppfølgingen skjer på tvers av hele Avinors virksomhet og vil pågå over flere år, trolig frem til tidlig 2030-årene.

Drifts- og investeringskostnader

Tabell S4-4.1 Ressurser avsatt til handlingsplanen (Beløp i MNOK)

Tiltak	Status tiltak	2025		Planlagt		Sum
		Opex	Capex	Opex	Capex	
Nytt avviks- og hendelsessystem	Pågående	2	-	-	14	16
Nytt verktøy for endringshåndtering	Pågående	-	-	1	8	8
Oppgradering av Security-utstyr	Pågående	10	31	79	1 777	1 897
Sum		12	31	80	1 798	1 920

Mål og målindikatorer

S4-5 Målsetninger og indikatorer

Risikoen for at Avinor skal være årsak eller medvirke til luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser skal ligge på et så lavt nivå som praktisk mulig, og det er en uttalt målsetning om null tilfeller til enhver tid. Målsetningen omfavner ulykker og hendelser knyttet til de lufthavnene og det luftrommet Avinor har ansvaret for.

S4-5.1 Alvorlige luftfartshendelser og ulykker

	2025	2024	Mål 2025
Alvorlig luftfartshendelse hvor Avinor har vært medvirkende part	0	1	0
Luftfartsulykke uten personskader hvor Avinor har vært medvirkende part	0	0	0
Luftfartsulykke med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part	0	0	0

En hendelse regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

Resultat og utvikling

Det var i 2025 ingen alvorlige luftfartshendelser eller luftfartsulykker, med eller uten personskader, der Avinor var medvirkende part. I desember 2024 stanset et fly av rullebanen på Molde lufthavn. Hendelsen håndteres rutinemessig, og vil regnes inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning. Forbrukere og sluttbrukere har ikke vært direkte involvert i utarbeidelsen eller oppfølgingen av målet.

S4 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle		Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025 – 31. desember 2025
S4-SSP.1	Alvorlige luftfartshendelse hvor Avinor har vært medvirkende part	Begrepet «alvorlig luftfartshendelse» følger definisjoner i forordning (EU) No 996/2010. Med alvorlig luftfartshendelse menes en hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke, som er knyttet til driften av et luftfartøy, og som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av. Vurdering av om Avinor har vært medvirkende part skjer i tråd med vurderingskriteriene; a) Direkte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en aktiv rolle/ansvar og bidro til at hendelsen skjedde. b) Indirekte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en medvirkende rolle og var en del av hendelsesforløpet, og kunne i enkelte tilfeller ha bidratt til at hendelsen ble unngått. c) Ingen medvirkning: Avinor eller Avinor Flysikring bidro ikke til at hendelsen skjedde eller fikk utvikle seg. En hendelse regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.
S4.SSP.2 og 3	Luftfartsulykke med og uten personskade hvor Avinor har vært medvirkende part	Begrepet «luftfartsulykke» følger definisjoner i forordning (EU) No 996/2010. Med luftfartsulykke menes en uønsket begivenhet som inntreffer i forbindelse med bruk av et luftfartøy fra det tidspunktet en person går om bord i fartøyet med flygning som formål, til alle har forlatt fartøyet, såfremt: a) Noen avgår ved døden eller påføres alvorlig skade som følge av a. å være i luftfartøyet b. direkte kontakt med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller c. direkte virkninger av eksosstrøm fra motor(er), og/eller luftstrøm fra propell(er) og rotor(er) med mindre dødsfallet eller skaden skyldes naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre personer, eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som normalt ikke er tilgjengelig for passasjerer eller besetningen, eller b) Luftfartøyet utsettes for skade som nedsetter strukturens styrke eller fartøyets yteevne eller flygeegenskaper, og som normalt nødvendiggjør større reparasjon eller utskiftning av angjeldende del eller komponent. Unntatt er motorsvikt eller- skade, såfremt skaden er begrenset til motoren, dets deksler eller tilbehør. Unntatt er videre skade begrenset til propeller, vingespisser, antenner, dekk, bremses, glatt kledning, små bulker eller små hull i fartøyets kledning, eller c) Luftfartøyet er savnet eller fullstendig utilgjengelig. Med alvorlig skade menes en skade en person har pådratt seg i forbindelse med en ulykke og som: a) krever innleggelse på sykehus innen 7 dager etter at skaden ble pådratt og har varighet mer enn 48 timer, eller b) resulterer i brudd i et hvilket som helst ben (unntatt enkle benbrudd i fingre, tær eller nese), eller c) omfatter sår som medfører alvorlig blødning, nerve-, muskel- eller seneskade, eller d) omfatter skade på et hvilket som helst indre organ, eller e) omfatter andre- eller tredjegrads forbrenning, eller hvilken som helst forbrenning som dekker mer enn 5 prosent av kroppens overflate, eller f) omfatter bekreftet kontakt med smittefarlige stoffer eller stoffer som avgir skadelig stråling. Vurdering av om Avinor har vært medvirkende part skjer i tråd med vurderingskriteriene; d) Direkte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en aktiv rolle/ansvar og bidro til at hendelsen skjedde. e) Indirekte: Avinor eller Avinor Flysikring hadde en medvirkende rolle og var en del av hendelsesforløpet, og kunne i enkelte tilfeller ha bidratt til at hendelsen ble unngått. f) Ingen medvirkning: Avinor eller Avinor Flysikring bidro ikke til at hendelsen skjedde eller fikk utvikle seg. En ulykke regnes først inn i indikatoren når saken er ferdig undersøkt, og det er konkludert på hendelsesforløp og medvirkning.

Forretningsetikk og styring

4.4 Forretningsetikk og styring

4.4.1 G1 Forretningsetikk

Utsiktet bidrag til korrupsjon

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Korrupsjon og bestikkelser	Utsiktet bidrag til korrupsjon	Negativ påvirkning på samfunn ved korrupsjon	PNP	- Konsernpolicy Etikk, samfunnsansvar og mangfold - Etiske retningslinjer - Etiske krav til kontraktsparter	- Styringssystem - Forebyggende tiltak	G1-4 Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser	0 tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

G1-1 Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur

Avinors arbeid innen forretningsetikk og bedriftskultur følger av konsernpolicy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold, samt etiske retningslinjer og etiske krav til kontraktsparter. Disse er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

G1-3 Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser

Løpende tiltak

Styringssystem

Avinor har vedtatt et omfattende antikorrupsjonsprogram som består av føringer, prosedyrer og tiltak, utformet i tråd med god praksis. Målet med programmet er å etablere interne systemer som bidrar til å forebygge misligheter og korrupsjon, samt beskrive ulike kontrollerende aktiviteter for oppfølging av misligheter. Konsernets etiske retningslinjer er sentrale i programmet.

Programmet omfatter også håndtering av tilfeller av korrupsjon og bestikkelser, både internt i selskapet og overfor kontraktsparter. Konsernet har et eget varslingsutvalg som sikrer at varslingssaker håndteres i tråd med regelverket. Utvalgets medlemmer er utpekt av konsernledelsen og ledes av Chief Compliance Officer. Konsernets avdeling Compliance Konsern er uavhengig gjennom mandat gitt fra konsernsjef. Dette for å sikre nøytralitet og uavhengighet i forhold til håndtering av hendelser. Det er ingen vesentlige drifts- eller investeringskostnader knyttet til tiltakene utover vanlig drift.

Forebyggende tiltak

Avinor har implementert forebyggende tiltak for å motvirke korrupsjon, rettet mot både egne ansatte og kontraktsparter, som har som mål å forebygge, begrense og avhjelpe både faktisk og potensiell risiko for korrupsjon. Konsernet har innført både generelle og spesifikke tiltak, spesielt rettet mot risikoutsatte områder og roller innenfor organisasjonen. Disse tiltakene dekker aktiviteter både oppstrøms og nedstrøms i Avinors verdikjede, og gjennomføres kontinuerlig og på årlig basis.

Avinor gjennomgår og oppdaterer årlig konsernets etiske retningslinjer og compliance-risikoer, inkludert risiko for korrupsjon og bestikkelser. Konsernledelsen, og ved behov konsernstyret, deltar i den årlige risikostyringsprosessen. Alle ansatte deltar årlig i opplæring i etiske retningslinjer og dilemmatrening, inkludert dilemmaer knyttet til korrupsjon og bestikkelser. Leder- og styregrupper samt risikoutsatte ansatte deltar i dilemmatrening som supplement til obligatorisk e-læring. Kontinuerlig informasjon og kommunikasjon til ansatte sikrer kompetanse og bevissthet. Videre er det etablert fullmaktstrukturer for beslutning og signering av kontrakter, habilitetsvurderinger ved anskaffelser og kontraktinngåelser, samt bakgrunnsundersøkelser av kontraktsparter før kontrahering. Ved oppstart av kontraktsforhold i risikoutsatte bransjer gjennomgås også Avinors avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper.

Status og hendelser rapporteres årlig til konsernledelsen og konsernstyret, samt ved behov dersom konkrete hendelser oppstår. Styrende dokumenter publiseres i Avinors interne styringssystem, som alle avdelinger og ansatte skal benytte. Etiske retningslinjer inngår i arbeidsavtalen for nyansatte, og kontraktsbestemmelser om Avinors nullvisjon for korrupsjon og bestikkelser gjelder for alle konsernets kontraktsparter.

Det informeres regelmessig om selskapets policy og retningslinjer for korrupsjon og bestikkelser gjennom årlige pålagte kurs, intranettsaker, dilemmatrening og prosedyrer for å forebygge korrupsjon hos risikoutsatte funksjoner. Sanksjonsbestemmelser i etiske retningslinjer og kontraktskrav overfor tredjeparter kan innebære avslutning av ansettelses- eller kontraktsforholdet, avhengig av alvorlighetsgrad.

Avinor har innført flere opplæringstiltak. Etisk e-læring er obligatorisk for ansatte og per 31. desember 2025 hadde 91,4 % «gyldig sertifikat», altså fullført kurset i løpet av rapporteringsåret.

G1-3.1 Etikk kurs og opplæring

	2025	2024
Etikk kurs og opplæring (%)	91,4	95,4

Mål og målindikatorer

G1-4 Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser

Ingen korrupsjon eller bestikkelser har blitt avdekket. Avinor har ingen bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser i løpet av rapporteringsperioden. Det er ikke utstedt bøter eller andre sanksjoner da ingen korrupsjon eller bestikkelser er avdekket.

MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy og tiltak gjennom mål for utilsiktet bidrag til korrupsjon

Avinor har en løpende målsetning (og referanseverdi) om null tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser. Målsetningen gjelder hele Avinors virksomhet. Interessenter har ikke vært involvert i fastsettelsen av målet.

G1-4.1 Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser

	2025	2024	Mål 2025
Tilfeller av korrupsjon	0	0	0
Tilfeller av bestikkelser	0	0	0

Samfunnsberedskap og forsvarsevne

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Totalforsvar og beredskap	Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne	Avinor er ansvarlig for samfunnskritisk infrastruktur og spiller dermed en viktig rolle i totalforsvaret	FPP	Safety	- Sikkerhetsstyring - Krise- og beredskapsforberedelser gjennom samarbeid og øvelser - Vedlikehold av tilfluktsrom - Koordinering og tilrettelegging – Redningstjenesten - Utarbeidelse av planverk - Deltagelse i militærøvelser/NATO-øvelser	Ikke rapportert i henhold til ESRS 1, punkt 7.7.	Ikke rapportert i henhold til ESRS 1, punkt 7.7.
	Økte kostnader ifm Forsvarets aktiviteter	Avinor sin rolle i totalforsvaret, og tilhørende økt aktivitet fra Forsvarets side, kan føre til betydelige økte kostnader for Avinor	R	Strategisk risikostyring	Kartlegging av kostnader og dialog med relevante instanser om kostnadsfordeling	N/A	Mål ikke satt

Avinor har som oppdrag å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Avinor utfører også flere pålagte oppgaver av stor samfunnsmessig betydning for blant annet helse- og forsvarssektoren. Å utvikle og drive et sikkert, effektivt og bærekraftig luftfartsnettverk i hele landet er Avinors fremste jobb. Avinor skal drive sikkert og stabilt med en risikobasert tilnærming, støttet av våre verdier handlekraftig, ansvarlig, åpen og kundeorientert.

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter
G1-1 Policyer for samfunnsberedskap og forsvarsevne

Konsernpolicy - Safety

Avinors arbeid innen forretningsetikk og bedriftskultur følger av konsernpolicy for safety og er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

Strategisk risikostyring

Den finansielle risikoen identifisert i DVAen følges opp gjennom Avinors helhetlige risikostyring. Risikostyring i Avinor skjer basert på prinsippene i ISO 31000 – Risk Management for å sikre ensartet praktisering og tilrettelegging for sterkere strategisk styring og beslutningstaking.

MDR-A Tiltak for å fremme positiv påvirkning - muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne

Sikkerhetsstyring

Avinor er underlagt sikkerhetsloven, hvis formål er å sikre viktige samfunnsfunksjoner og ivareta nasjonal sikkerhet. For Avinor innebærer dette en betydelig rolle i å støtte Statens evne til å forsvare Norge og sikre et trygt samfunn. I henhold til sikkerhetsloven har de som er omfattet av loven, herunder Avinor, plikt til å bidra til dette formålet, og er pliktige til å ha forebyggende sikkerhetsarbeid som en del av virksomhetens styringssystem. For Avinor gjelder dette spesielt bidrag til forsvar, sikkerhet og beredskap.

Sikkerhetsstyringen i Avinor sikrer overholdelse av Sikkerhetsloven, Beskyttelsesinstruksen og egne krav for å beskytte personell og verdier av nasjonal betydning. Konsernsjefen har delegert sikkerhetsansvaret på hver lufthavn til lufthavnsjefen, mens Sikkerhets- og beredskapsdirektøren har ansvaret for konsernet som helhet. Hver lufthavn eller avdeling utpeker en lokal sikkerhetsleder som samarbeider med sentrale ressurser innen personellsikkerhet, sikring, datasikkerhet og dokumentsikkerhet.

Sikkerhetshendelser rapporteres direkte fra lokalt ansvarlig til sikkerhetsleder. Oppfølging av Sikkerhetsloven skjer gjennom Avinors revisjonsprogram, toårige spørreundersøkelser og løpende internkontrollaktiviteter. Ledelsen evaluerer årlig sikkerhetsarbeidet, og lokale sikkerhetsledere støtter internkontrollaktiviteter i samarbeid med sentral fagområdeansvarlig.

Avinor utarbeider årlig en intern trusselvurdering basert på vurderinger fra PST og E-tjenesten, tilpasset et luftfartsfaglig perspektiv.

Ved sikkerhetstruende hendelser eller brudd på Sikkerhetsloven varsles myndighetene. Den som oppdager hendelsen kontakter lokal sikkerhetsleder, som deretter varsler videre til Sikkerhets- og beredskapsdirektøren.

Avinor sikrer verdier av nasjonal betydning, inkludert terminaler og luftfartøy, gjennom adgangskontroll, sikkerhetskontroll og fysiske sperrer. Informasjonssystemer som behandler sikkerhetsgradert informasjon, må akkrediteres før bruk. Avinor har også systemer for skjermingsverdig og sensitiv informasjon, som beskyttes etter strenge retningslinjer. Se kapittel om Cybersikkerhet for nærmere informasjon om tiltakene Avinor gjør på dette området.

Strategi samfunnssikkerhet

Avinor har utarbeidet en egen strategi for samfunnssikkerhet i samsvar med Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Målet er å sikre lufthavndrift og flysikringstjenester mot natur- og menneskeskapte hendelser, samt raskt gjenopprette normaltilstand. Strategien dekker investeringer, drift og samarbeid med andre aktører ved øvelser og hendelseshåndtering, herunder:

Krise- og beredskapsforberedelser gjennom samarbeid og øvelser

Avinor deltar i samhandlingsfora for krisehåndtering, inngår i redningstjenesten og har representanter i begge hovedredningssentralene og lokale redningssentraler ved lufthavnene. Lufthavnene avholder møter med politi og andre myndigheter for å sikre en felles forståelse av det lokale trusselbildet og planlegge kriseøvelser. Avinor har videre en liasonavtale med Forsvarets operative hovedkvarter for samarbeid om bruk av luftrom og lufthavner. Krigen i Ukraina, styrking av Norges forsvarsevne og NATO-utvidelsen har gjort nasjonale sikkerhetsinteresser enda viktigere i Avinors beredskapsarbeid. Øvelser og kompetanseheving sikrer at kriseorganisasjonen er godt forberedt på ulike hendelser, og øvingsplaner og krisehåndteringsplaner er forbedret.

Avinor håndterte flere hendelser med teknisk nedetid og værforhold som påvirket trafikkavviklingen, uten alvorlige konsekvenser. Læring fra disse hendelsene styrker fremtidig håndteringsevne.

Vedlikehold av tilfluktsrom

På flere av Avinors lufthavner finnes det permanente tilfluktsrom designet for å beskytte befolkningen mot skader og krigshandlinger. Disse rommene skal være klare til bruk innen 72 timer ved behov. Alt av utstyr og konstruksjon i rommene er godkjent av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), som også setter retningslinjer for bygging og vedlikehold.

Tabell G1-MDR-A

Tiltak	Status tiltak	2025		Planlagt		Sum
		Opex	Capex	Opex	Capex	
Vedlikehold av tilfluktsrom	Planlagt	-	-	2	7	9
Sum		-	-	2	7	9

Koordinering og tilrettelegging - Redningstjenesten

Avinor er en aktør i redningstjenesten og deltar i felles redningsledelse hos hovedredningssentralene i Bodø og Stavanger. Avinor Flysikring tilrettelegger luftrommet for sikker bruk under redningsoperasjoner, leder annen trafikk utenom berørte områder og håndterer økt trafikkmengde, eller andre behov som følge av redningsaksjoner. Avinors representanter deltar i politiets lokale redningssentraler når disse etableres ved Avinors lufthavner og tilrettelegger for redningsstyrker, helsepersonell og kommuner ved hendelser. Avinor deltar også på samordningskonferanser ledet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) for håndtering av hendelser utenfor redningstjenestens ansvarsområde.

Utarbeidelse av planverk

Avinor har søkt å opprettholde en aktiv rolle i totalforsvaret ved å arbeide tett med andre samfunnsaktører om utvikling av et godt planverk. Spesielt har Avinor arbeidet tett med Luftforsvaret om utvikling av kvalitetssikrede planer for mottak av allierte styrker og understøttelse av nasjonale styrker som naturlig vil være avhengige av Avinors tjenester og infrastruktur for å løse sine oppdrag.

Deltagelse i militærøvelser/NATO-øvelser

Avinor deltok i 2025 på ‘Øvelse Digital’ for å styrke samfunnets evne til å motstå digitale angrep i hybride scenarier, og i flere store øvelser, både sivile og sivil-militære, under totalforsvarsåret 2026. Øvelsene gir Avinor mulighet til å balansere samfunnets sivile behov med støtte til Forsvaret både gjennom planverksutvikling og trening.

MDR-A Tiltak for å redusere finansiell risiko - Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har både økt Forsvarets behov for kapasitet på Avinors nye lufthavnareal i Bodø, og resultert i betydelige merkrav og -behov på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

For å håndtere den finansielle risikoen knyttet til økning i Forsvarets aktiviteter, opprettholder Avinor en løpende og tett dialog med Samferdselsdepartementet, Forsvaret, Forsvarsstaben og Forsvarsbygg med mål om å sikre en rettferdig fordeling av kostnader. Det arbeides også med en kartlegging av Forsvarets aktiviteter på flyplasser med militær aktivitet for å identifisere hvor Avinor påføres ekstra investeringer og kostnader. Avinor er i løpende dialog med Forsvaret og Forsvarsdepartementet for å sikre forutsigbarhet

og skjerming av prosjektet vedrørende bygging av den nye lufthavnen i Bodø, samt identifisere og adressere Forsvarets merkrav til infrastruktur.

Partene har rutiner for at Forsvarets merbehov og -krav skal være finansiert av Forsvaret før Avinor iverksetter ønskede merleveranser.

Mål og målindikatorer

MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy og tiltak gjennom mål

Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne

I samsvar med ESRS 1, 7.7 om klassifisering av sensitiv informasjon, er målsetninger og indikatorer knyttet til forsvar og samfunnsberedskap utelatt fra rapporten.

Ledelsen evaluerer imidlertid årlig sikkerhetsarbeidet for å sikre at det opprettholdes et forsvarlig sikkerhetsnivå. Dette inkluderer innhenting av informasjon gjennom spørreundersøkelser, revisjoner og internkontrollaktiviteter. Strategien for samfunnssikkerhet, samt tilhørende mål og tiltak følges opp av konsernledelsen og linjeansvarlig minimum to ganger årlig. Avinor strategi gjennomgås

ved endringer i trusselbildet for å fange opp eventuelle justeringsbehov. Det rapporteres videre til Samferdselsdepartementet på gjennomførte tiltak, plan for ytterlig arbeid og eventuelle gap i forhold til forventet aktivitet

Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter

Det er ikke satt målbare, tidsbestemte eller resultatorienterte mål eller indikatorer fastsatt for risikoen, men den følges opp i Avinors helhetlige risikostyring hvor status og resultater rapporteres til konsernledelsen minimum kvartalsvis.

Cybersikkerhet

Avinors suksess er avhengig av robust digital og teknologisk infrastruktur. Som en del av Norges kritiske infrastruktur er cybersecurity avgjørende for Avinors lufthavnsoperasjoner. Avinor identifiserer kritiske IKT-systemer og data, gjennomfører risikovurderinger og iverksetter risikoreduserende tiltak. Ved å beskytte konfidensialiteten, integriteten og tilgjengeligheten til informasjon og informasjonssystemer, sikrer Avinor en sikker og stabil drift. Cybersecurity er også en del av Avinors strategi for samfunnssikkerhet, som omfatter beskyttelse mot natur- og menneskeskapte farer.

Tema	PRM	Beskrivelse	Type risiko	Policy	Tiltak	Måleindikator	Mål
Cybersikkerhet	Cyberangrep/databrudd	Påvirkning på Avinors kunder om cyberangrep eller databrudd kan føre til at operativ informasjon ikke er tilgjengelig. Dette kan potensielt føre til at kritiske IT-støttetjenester blir utilgjengelige, som igjen vil kunne føre til driftsstans og vesentlige forsinkelser.	FPP	Policy for informasjonssikkerhet	Styringssystem basert på ISO 27001	N/A	Avinorkonsernet skal ha IT-systemer som er sikre og stabile, og målet er null sikkerhetshendelser
	Økte kostnader som følge av cyberangrep/databrudd	Cyberangrep er definert som aktive datainnbrudd hvor noen har til hensikt å gjøre skade. Databrudd er definert som utilsiktet svikt i systemer, enten interne eller eksterne.	R	- Policy for informasjonssikkerhet - Strategisk risikostyring	Styringssystem basert på ISO 27001	N/A	Mål ikke satt

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

G1-1 Policyer for cybersikkerhet

Avinors arbeid innen informasjonssikkerhet følger av konsernpolicy for personvern og informasjonssikkerhet. Denne er nærmere omtalt i kapittel 4.3.1.

MDR-A Tiltak og ressurser i forbindelse med cybersikkerhet

Tiltak innen informasjonssikkerhet i Avinor foregår og utvikles kontinuerlig etter metodikken i ISO 27001 for å møte nye trusler og bransjens anbefalte praksis. Det gjennomføres jevnlige revisjoner og oppdateringer av sikkerhetspolicyer og prosedyrer for å sikre effektiv beskyttelse av data og redusere risikoen for sikkerhetshendelser.

De viktigste tiltakene for arbeidet med cybersikkerhet inkluderer programvareoppdateringer, patching, justering av parameter i sikringstiltak, oppdatering av beredskapsplaner, opplæring av personell i informasjons- og cybersikkerhet og dialog med interessenter som NSM, Luftfartstilsynet og KraftCERT. Krav til informasjonssikkerhet er videre implementert i innkjøpsprosesser.

Disse tiltakene bidrar til at Avinor oppnår sine mål for informasjonssikkerhet og sikrer stabil drift. Tiltakene gjelder for hele Avinor konsernet og er kontinuerlige.

Sikkerhetshendelser måles og prioriteres etter omfang og viktighet. Prioriterte hendelser følger prosedyren for Major Incidents som håndterer hendelser som berører et stort antall brukere og fratar virksomheten en eller flere viktige tjenester. Målet er å gjenopprette tilgangen for prioriterte og virksomhetskritiske tjenester så raskt som mulig og varsle forretningsområder og interne nøkkelpersoner. Øvrige hendelser håndteres av IT-kundesenteret, produktteam eller fagseksjoner.

Mål og målindikatorer

MDR-M, MDR-T Oppfølging av effektiviteten av policy gjennom mål for cybersikkerhet

Avinorkonsernet skal ha IT-systemer som er sikre og stabile. I tråd med ESRS 1, seksjon 7.7 rapporter Avinor imidlertid ikke detaljert om målsetninger, måltall eller sensitiv informasjon av hensyn til dagens trusselbilde, og risikoen for at en aktør kan utnytte kunnskap om konsernets forsvarsmetoder og spesifikke sårbarheter.

G1 § Rapporteringsprinsipper

ESRS Datapunkt		Rapporteringsprinsipp
Alle		Alle indikatorer dekker perioden 1. januar 2025 – 31. desember 2025
G1-4.1	Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser	Korrupsjon og bestikkelser er definert som: • Å kreve, motta eller aksepterer et tilbud om en utilbørlig fordel i anledning av stilling, verv eller oppdrag • Å gi eller tilby noen en utilbørlig fordel i anledning stilling, verv eller oppdrag Fordeler inkluderer både økonomiske fordeler, for eksempel betalinger i kontanter eller på konto, biler, gratisreiser, oppvarntning eller aksjer i et selskap, og ikke-økonomiske fordeler uten direkte materiell verdi, f.eks. at den passive parten oppnår raskere saksbehandling, løfter om en framtidig ferietur eller en kontrakt, utsikter til en jobb etc.



5. Risikostyring



Foto: Jørgen Syversen

I en verden preget av økende uro, blant annet som følge av geopolitisk og økonomisk usikkerhet, klimaendringer og naturkatastrofer, blir god risikostyring et viktig verktøy for å oppnå Avinors kortsiktige og langsiktige mål. I dette bildet blir ikke risikostyring noe som utelukkende løses gjennom enkeltstående aktiviteter. Det krever en systematisk, kontinuerlig og integrert prosess for å identifisere, vurdere, følge opp og håndtere risikoer som kan påvirke oppnåelsen av virksomhetens mål.

I Avinor arbeides det med å innlemme risikostyring i alle deler av virksomheten. Konsernets risikobilde oppdateres minimum hvert kvartal og behandles i konsernledelsen og konsernstyret. Risikobildet består av en konsolidering av divisjonenes risikobilder, i tillegg til at det gjøres analyser av hvilke risikoer som kan true konsernets måloppnåelse.

På laveste nivå utføres risikostyring som en praktisk, operativ og kontinuerlig aktivitet tett på der risikoen oppstår. Dette handler om å identifisere, vurdere, følge opp og håndtere risikoer i det daglige, med klare roller, enkle verktøy og søkelys på tiltak. Den operative risikostyringen i Avinor handler om å redusere usikkerhet og uønskede hendelser i den daglige driften, spesielt knyttet til sikkerhet, liv og helse, infrastruktur, miljø og operasjonell drift.

På divisjon- og konsernnivå handler risikostyring om å sikre oppnåelse av virksomhetens målsetninger, og utgjør et sentralt element i virksomhetsstyringen. Beskrivelse av identifiserte risikoer, vurdering av risikoenes sannsynlighet og konsekvens samt beskrivelse av håndteringstiltak oppsummeres i divisjonenes risikobilder. Hver risiko tillegges en risikoeier som har ansvar for å overvåke, vurdere og følge opp risikoen gjennom relevante håndteringstiltak.

Samlet sett er det en rekke overordnede risikoer som kan true Avinors drift, omdømme eller økonomi. Nedenfor omtales de mest sentrale.

5.1 Operasjonell risiko - sikkerhet og beredskap

Sikkerhet er grunnleggende for Avinors samfunnsoppdrag og har høyeste prioritet i konsernet. Som forvalter av kritisk infrastruktur er konsernet underlagt en rekke nasjonale og internasjonale lover, regler og standarder. Avinor har et særskilt ansvar for å beskytte viktige samfunnsfunksjoner, støtte nasjonal beredskap og ivareta verdier av nasjonal betydning. Dette innebærer et systematisk og forebyggende sikkerhetsarbeid på alle nivåer, inkludert kontinuerlig internkontroll, årlige trusselvurderinger og tydelige ansvarsforhold lokalt og sentralt.

I ytterste konsekvens kan brudd på sikkerhetsbestemmelsene medføre skade på reisende, ansatte på lufthavnene, utstyr eller operative forsinkelser som igjen leder til økonomisk tap. God sikkerhet ivaretas gjennom en proaktiv og risikobasert tilnærming, der alle ansatte bidrar gjennom etterlevelse av prosedyrer, profesjonell opptreden og rapportering av hendelser og avvik. Avinor legger til rette for en trygg og rettferdig sikkerhetskultur basert på prinsippene i «Just Culture».



5.2 Teknologi, gjennomføringsevne og kompetanse

Som leverandør av kritisk infrastruktur er Avinor avhengig av å kunne ta i bruk og utnytte teknologi på en effektiv måte. Teknologi blir en viktig betingelse for å kunne levere sikker, stabil og kostnadseffektiv drift. Teknologien gjør oss imidlertid sårbare med tanke på IT-sikkerhet og forsinkelser i store teknologiprojekter.

Forsinkelser i nye flysikringssystemer

Avinor har utarbeidet et samlet veikart for modernisering av lufttrafikkjenestens systemer, arkitektur og arbeidsprosesser. Veikartet beskriver hvordan Avinor skal gå fra dagens systemportefølje til fremtidens integrerte, digitale og regelverkskompatible løsninger.

Et fundament for digitaliseringen av flysikringstjenesten er prosjektet Fremtidens ATM system (FAS). Norge har datofestede regulatoriske krav (blant annet CP1 / datalink) som forutsetter at FAS-løsningen er fullt operativ innen 2034. FAS har betydelig fremdriftsrisiko og det er små tidsmarginer frem mot planlagt produksjonssetting og transisjoner i henholdsvis 2028 og 2034.

En forsinkelse i noen av prosjektene vil få konsekvenser for digitalisering av flysikringstjenestene. Forsinkelser kan medføre en rekke utfordringer som manglende etterlevelse av regulatoriske krav, økte kostnader og redusert operativ kapasitet. Helhetlig planlegging og prosjektstyring med kontroll på avhengigheter skal bidra til å sikre best mulig fremdrift mot oppfyllelse av krav.

IT-sikkerhet

Datainnbrudd eller hybridangrep mot kritisk infrastruktur og kritiske IT-systemer kan true løpende driftsstabilitet og avviking av flytrafikken eller medføre at konfidensiell informasjon kommer på avveie. Hendelser kan svekke Avinors drift og føre til økte kostnader, dårlige beslutninger eller langvarige driftsforstyrrelser. Dette kan resultere i vesentlige tap av klient- eller kundeinformasjon, skade Avinors omdømme og føre til regulatoriske sanksjoner og økonomiske tap og dermed ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets evne til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Avinor arbeider med robuste teknologiske og organisatoriske tiltak for å redusere risikoen, inkludert forsvar i dybden (flere gjensidig uavhengige lag med sikkerhetstiltak), Zero Trust-prinsipper, sårbarhetsstyring og kontinuerlig overvåking av systemer. Ved sikkerhetshendelser gjennomføres strukturerte undersøkelser, varsling og håndtering for å redusere konsekvenser og forhindre gjentakelse. Løpende dialog med nasjonale fagmiljøer er også et viktig tiltak.

Organisasjon og kompetanse

For konsernet er til evnen til å tiltrekke, utvikle og beholde kritisk kompetanse sentralt, særlig som følge av økt teknologiutnyttelse og omstillingen mot et grønnere luftfartssystem. For å sikre kontinuitet og kompetanseoverføring er det etablert etterfølgerplanlegging, kompetanseråd, systematisk kompetanseutvikling og konsern og divisjonsvise handlingsplaner.

Tiltakene understøttes av mål- og utviklingssamtaler, krav til kompetanseoverføring ved bruk av eksterne ressurser og pågående arbeid med strategisk rekruttering og intern mobilitet.



5.3 Regulatoriske og politiske rammebetingelser

Avinor opererer innenfor et omfattende og komplekst regulatorisk rammeverk, som omfatter både generelle reguleringer og særskilte krav for luftfartssektoren. Ulike regulatoriske forhold kan samlet sett ha en vesentlig innvirkning på Avinors finansielle stilling. Dette gjelder sektorpolitiske føringer og samfunnspålagte forpliktelser, krav knyttet til sikkerhet og trygghet, luftfartsavgifter, miljø og informasjons- og kommunikasjonsteknologi, samt rammebetingelser for lufthavnstruktur, tjeneste- og kvalitetsnivå og kommersiell forretningsutvikling, herunder taxfree-salg.

Avinor er eksponert for risiko for økte kostnader som følge av endringer i regulatoriske krav, særlig innenfor sikkerhetsområdet. Nye eller skjerpede krav kan medføre betydelige investerings- og driftskostnader knyttet til etterlevelse. Videre kan Avinor gjennom politiske vedtak bli pålagt å gjennomføre store investeringsprosjekter, som etablering av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. I den grad Avinor bærer risikoen for kostnadsøkninger, blant annet som følge av premiss- og omfangsendringer, kan slike prosjekter innebære en betydelig finansiell eksponering.

Risikoene håndteres gjennom aktiv dialog med regulator, god prosjektstyring, systematisk endringshåndtering og utvikling av kostnadseffektive løsninger, herunder interne programmer for fremtidens security og implementering av nye teknologier.

Endringer i disse rammebetingelsene kan hver for seg eller samlet få en vesentlig innvirkning på konsernets virksomhet, finansielle stilling og resultat.



5.4. Klima- og miljørisikoer

Avinor bidrar til klimaendringer gjennom egen virksomhet og verdikjede, samtidig som konsernet er vesentlig eksponert for både konsekvensene av klimaendringer og overgangen til nullutslippsluftfart. Et endret klima med hyppigere og mer ekstreme værhendelser stiller økte krav til infrastrukturens robusthet, noe som kan medføre betydelige investerings- og vedlikeholdskostnader samt forstyrrelser i den ordinære driften av lufthavnene. I tillegg kan klimarelaterte avgifter og kostnader føre til økte priser, samtidig som passasjerenes reisevaner påvirkes av økt klimabevissthet.

Overgangen til nullutslippsluftfart forutsetter også betydelige investeringer i hydrogen- og elektrifiseringsinfrastruktur. Dette innebærer risiko knyttet til tidsforløp og omfang av investeringer, der det er avgjørende at utbygging av kapasitet skjer i takt med faktisk etterspørsel.

Avinor reduserer klima- og bærekraftsrelaterte risikoer gjennom systematisk arbeid med å kutte egne utslipp, legge til rette for utslippsreduksjoner i verdikjeden og integrere klimatilpasning i styringssystemene for infrastruktur. Investeringer i hydrogen- og elektrifiseringsløsninger planlegges og fases inn for å sikre skalerbarhet i tråd med markedsutviklingen.

For en nærmere beskrivelse av Avinors tiltak innen klima og miljø vises det til bærekraftsrapporten i kapittel 4.



5.5. Finansielle risikoer

Avinormodellen bygger på et prinsipp om selvfinansiering og intern kryssubsidiering i hele lufthavnnettet. I en slik modell blir god kostnadskontroll og utvikling av kommersielle muligheter viktig. Det er imidlertid en rekke forhold som hver for seg eller samlet kan få en vesentlig innvirkning på konsernets virksomhet, finansielle stilling og resultat.

Avinor gjennomfører også store utbyggingsprosjekter med helt eller delvis offentlig finansiering. De offentlige tilskuddene til nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana er en forutsetning for konsernets finansielle bæreevne til å gjennomføre prosjektene som planlagt, samtidig som Avinor bærer en vesentlig andel av risikoen for kostnadsøkninger. Se nærmere omtale av prosjektene i note 12 «Vesentlige utbyggingsprosjekter» som inngår i Avinorkonsernets årsregnskap i kapittel 6 i denne rapporten.

I tillegg til risikoer nevnt nedenfor, er også konsernet utsatt for finansielle risikoer som likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftprisrisiko og refinansieringsrisiko. Disse forholdene er nærmere omtalt i note 20 «Finansielle risikofaktorer» i Avinorkonsernets årsregnskap.

Flytrafikkvolum

Avinorkonsernets trafikkinntekter (lufthavnavgifter og underveisavgifter) er basert på kombinasjoner av passasjertall, maksimal total flyvekt og fløyet distanse. Det finnes ingen spesifikke bindende kontrakter med flyselskapene som opererer ved konsernets lufthavner som sikrer et spesifisert trafikkvolum. Om flyselskap beslutter å redusere rutetilbudet til Avinors lufthavner som følge av kommersielle, finansielle hendelser eller andre hendelser kan dette føre til en reduksjon i flyvninger og passasjertall

samt manglende eller forsinket innkreving av trafikkinntekter. Særlig hendelser hos flyselskaper med en stor tilstedeværelse ved konsernets lufthavner kan ha en vesentlig innvirkning på konsernets trafikkinntekter.

Videre vil hendelser som påvirker flytrafikken (eksempelvis naturfenomener, stengte luftrom, reiserestriksjoner, regulatoriske endringer både internasjonalt og nasjonalt) kunne påvirke antall flygninger og passasjerer som benytter konsernets lufthavner og derigjennom påvirke både konsernets trafikkinntekter og kommersielle inntekter. Slike potensielle endringer i inntekter kombinert med konsernets høye grad av faste kapasitetskostnader og regulerte bemanningsnivåer gjør konsernets inntjening og finansielle stilling sårbar for endringer i flytrafikkvolum.

Reduserte kommersielle inntekter

En betydelig del av Avinors kommersielle kontraktsportefølje skal på anbud i 2026, med oppstart 1. januar 2028. Endringer i passasjersammensetning etter pandemien innebærer at nordmenns bruk av flyreiser vedvarer på et lavere nivå enn tidligere, samtidig som passasjerveksten i stor grad kommer fra utlandet og yngre reisende. Denne endringen i passasjersammensetning, kombinert med endrede forbrukermønstre i form av lavere tax-free handel kan medføre lavere vederlag i kommende kontraktsperiode.

For å redusere risikoen, arbeides det kontinuerlig med å styrke det kommersielle tilbudet og utvikle nye inntektsmuligheter. Uttesting av nye varegrupper med særlig fokus på utenlandsreisende er en viktig del av dette arbeidet. I tillegg legges det betydelig innsats i markedsdialog med fremtidige operatører med mål om å øke Avinors attraktivitet.

Økte kostnader som følge av økt trusselbilde

Økt geopolitisk uro utgjør en trussel for landets sikkerhet. Endret fokus og opptrapping av Forsvarets aktiviteter på eller ved Avinors lufthavner medfører risiko for økte kostnader, både relatert til drift og investeringer. Kostnadene knytter seg blant annet til Avinors overtakelse av Andøya Lufthavn (Andenes), Forsvarets (re)etablering på Harstad/Narvik Lufthavn (Evenes), og merkostnader som følge av Forsvarets tilstedeværelse på ny lufthavn Bodø. Avinor samarbeider tett med Forsvaret om finansiering av tiltakene, men det er usikkerhet knyttet til Avinors andel av kostnadene. God prosjektstyring og tett dialog med Samferdselsdepartementet, Forsvaret, Forsvarsstaben og Forsvarsbygg er viktig for å redusere Avinors økonomiske belastning.



6. Økonomi

6.1 Økonomiske resultater Avinorkonsernet

6.1.1 Resultat konsern

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		
	2025	2024	Endring
Driftsinntekter	13 912	12 110	14,9 %
Driftskostnader	(8 625)	(8 145)	5,9 %
EBITDA*	5 288	3 965	
Driftsresultat	2 803	1 126	
Driftsmargin	20,1 %	9,3 %	
Årsresultat	1 627	246	
Justerte driftsinntekter*	13 844	12 058	14,8 %
Justerte driftskostnader*	(8 578)	(8 185)	4,8 %
Justert EBITDA*	5 266	3 873	
Justert driftsresultat*	2 782	1 562	
Justert driftsmargin*	20,1 %	13,0 %	

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

Konsernets totale driftsinntekter utgjorde 13 912 millioner kroner i 2025, som er en økning på 1 802 millioner kroner fra 2024. Konsernets totale driftskostnader økte i samme periode med 480 millioner kroner til 8 625 millioner kroner.

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

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

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

Avinor arbeider kontinuerlig med å tilpasse kostnadene for å opprettholde sikker, 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 2025 var 5 266 millioner kroner, en økning på 1 393 millioner kroner i forhold til 2024.

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

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

Resultat etter skatt var 1 627 millioner kroner i 2025 sammenlignet med 246 millioner kroner i 2024.

6.1.2 Lufthavndrift

	Avinorkonsernet		
	2025	2024	Endring
Justerte driftsinntekter (MNOK) *	11 942	10 417	14,6 %
Justerte driftskostnader (MNOK) *	(9 387)	(8 877)	5,7 %
Justert driftsresultat (MNOK) *	2 554	1 540	
Justert driftsmargin	21,4 %	14,8 %	
Justerte driftsinnekter per passasjer (NOK) *	225	203	11,0 %
Justerte driftskostnader per passasjer (NOK) *	(177)	(173)	2,4 %
Justert driftsresultat per passasjer (NOK) *	48	30	

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

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

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

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

6.1.3 Flysikring

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		
	2025	2024	Endring
Justerte driftsinntekter *	2 666	2 388	11,6 %
Justerte driftskostnader *	(2 438)	(2 365)	3,1 %
Justert driftsresultat *	227	23	
Justert driftsmargin	8,5 %	1,0 %	

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

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

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

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

Det har gjennom 2025 foreligget usikkerhet knyttet til inntektene for flysikringstjenesten ettersom Norges opprinnelig innleverte ytelsesplan for perioden 2025 til 2029 ble underkjent. I mars 2026 har Performance Review Body, EU-kommisjonens rådgivende organ for Signle European Sky, anbefalt at innlevert revidert ytelsesplan godkjennes. Det forventes at nedskrivningen i 2024 knyttet til underveisvirksomheten helt eller delvis vil reverseres i 2026. Se note 15 og 28 for ytterligere informasjon.

6.1.4 Balansen

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		
	2025	2024	Endring
Anleggsmidler	44 395	43 940	455
Omløpsmidler	4 856	7 598	(2 741)
Eiendeler	49 251	51 537	(2 286)
Egenkapital	16 648	15 106	1 541
Gjeld	32 603	36 431	(3 828)
Egenkapital og gjeld	49 251	51 537	(2 286)

Rentebærende gjeld *	24 041	28 157	(4 116)
----------------------	--------	--------	---------

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

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

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

Investeringene i nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana per 31. desember 2025 er i hovedsak finansiert av offentlige tilskudd, som er bokført som fradrag i de balanseførte investeringene. Tilskuddene utbetales først i prosjektperioden. Fra og med 2026 vil økt bruk av Avinors egenfinansiering i prosjektene bidra til høyere bokførte investeringer.

Av balanseførte eiendeler, utgjør immaterielle eiendeler 788,3 millioner kroner. Dette består i stor grad av programvare og IT-systemer som understøtter begge virksomhetsområdene lufthavndrift og flysikring. Teknologi inngår som en av konsernets strategiske mål (som beskrevet i kapittel 2.2.5) og konsernet forventer fortsatt å gjøre store investeringer i programvare og it-systemer de kommende årene.

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

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse, se note 17 for ytterligere informasjon.Andre forpliktelser knytter seg hovedsakelig til balanseført forpliktelse for miljøoppryddingskostnader, se note 18 for ytterligere informasjon.

Konsernets rentebærende gjeld per 31. desember 2025 var 24,0 milliarder kroner, hvorav 1,6 milliarder kroner var kortsiktig.

6.1.5 Kontantstrømmer

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

* Definert og beregnet i vedlegget «Alternative resultatmål»

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

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

6.2 Økonomiske resultater Avinor AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2025 driftsinntekter på 12 479 millioner kroner, mot 10 877 millioner kroner i 2024. Årsresultat etter skatt endte på 1 294 millioner kroner, en økning på 1 128 millioner kroner i forhold til 2024. Det ble i 2024 innregnet en nedskrivning på 410 millioner kroner knyttet til den kontantstrømgenererende enheten underveistjenester. Resultatforbedringen ut over det forklares med økning i antall passasjerer og realsvekst i avgiftsinntektene.

Netto finansresultat for Avinor AS endte på minus 668 millioner kroner i 2025 mot minus 769 millioner kroner i 2024. Likviditeten for Avinorkonsernet er organisert i en konsernkontoordning hvor Avinor AS er formell innehaver. Avinor AS har rentekostnader til datterselskapene og renteinntekter fra banken knyttet til datterselskapers innestående i konsernkontosystemet, som bidrar til økte finansinntekter og finanskostnader. Avinor AS inntektsførte i 2025 totalt 156,6 millioner kroner i motatt konsernbidrag fra datterselskap, mot 160,6 millioner kroner i 2024.

Totale eiendeler for Avinor AS var 49,0 milliarder kroner per 31. desember 2025, en nedgang på 2,1 milliarder kroner i forhold til 31. desember 2024. Egenkapital i forhold til totalkapital var 32,5 prosent mot 28,7 prosent i 2024.

Avinor AS hadde i 2025 positive kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter på 4 843 millioner kroner, negative kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter på 2 916 millioner kroner og negative kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter på 4 192 millioner kroner. Netto har beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter gått ned med 2 264 millioner kroner i løpet av 2025. Dette skyldes nedbetaling av rentebærende gjeld. Avinor AS hadde rentebærende gjeld på 24 milliarder kroner per 31. desember 2025, hvorav 1,6 milliarder kroner er kortsiktig.

6.3 Regnskap med noter Avinorkonsernet og Avinor AS

Resultatregnskap

1. januar - 31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
Trafikkinntekter	5	7 266,4	5 753,7	5 603,0	4 336,6
Kommersielle inntekter	5	6 577,8	6 304,1	6 800,4	6 489,0
Andre inntekter	8	68,2	52,1	75,4	51,4
Driftsinntekter		13 912,4	12 109,9	12 478,8	10 877,0
Varekostnader		(232,7)	(197,5)	(205,0)	(165,9)
Lønn og personalkostnader	6	(4 421,3)	(4 072,5)	(2 950,6)	(2 631,6)
Andre driftskostnader	7	(3 928,2)	(3 701,0)	(4 539,5)	(4 272,6)
Andre kostnader	8	(42,6)	(174,2)	(48,8)	(173,9)
Driftskostnader		(8 624,8)	(8 145,2)	(7 743,9)	(7 244,1)
Resultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		5 287,6	3 964,7	4 734,9	3 632,9
Avskrivninger	9	(2 484,3)	(2 310,6)	(2 406,4)	(2 238,6)
Nedskrivninger	9	-	(527,9)	-	(409,6)
Driftsresultat	4	2 803,3	1 126,2	2 328,5	984,8
Finansinntekter		131,4	193,0	302,1	363,7
Finanskostnader		(892,5)	(919,7)	(1 001,6)	(1 031,8)
Netto effekt valuta og derivater		42,2	(79,1)	31,4	(101,0)
Finansresultat	10	(718,8)	(805,9)	(668,0)	(769,1)
Resultat før skattekostnad		2 084,4	320,3	1 660,5	215,6
Skattekostnad	23	(457,2)	(74,3)	(366,7)	(49,5)
Årsresultat		1 627,2	246,0	1 293,8	166,1
Tilordnet:					
Aksjonær		1 627,2	246,0	1 293,8	166,1

Utvidet resultat

1. januar - 31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
Årsresultat		1 627,2	246,0	1 293,8	166,1
Aktuarielle gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	17	21,3	965,7	41,8	534,0
Skatteeffekt	23	(4,4)	(212,7)	(9,2)	(117,5)
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		16,9	752,9	32,6	416,5
Kontantstrømsikring	21	(131,6)	828,1	(131,6)	828,1
Skatteeffekt	23	29,0	(182,2)	29,0	(182,2)
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder, etter skatt		(102,7)	645,9	(102,7)	645,9
Utvidet resultat etter skatt		(85,8)	1 398,8	(70,1)	1 062,4
Årets totalresultat		1 541,5	1 644,8	1 223,8	1 228,5
Tilordnet:					
Aksjonær		1 541,5	1 644,8	1 223,8	1 228,5

Balanse

31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
EIENDELER					
Utsatt skattefordel	23	1 363,8	1 441,5	1 064,3	1 056,6
Immaterielle eiendeler	11	788,3	560,3	738,6	554,4
Varige driftsmidler	12	35 180,6	34 813,1	33 798,9	33 428,2
Anlegg under utførelse	13	4 533,8	4 330,1	4 130,3	4 007,0
Bruksretteiendeler	14	462,3	479,6	464,2	457,3
Derivater, anleggsmidler	21	2 002,7	2 258,9	2 002,7	2 262,6
Investeringer i datterselskap	25	-	-	1 553,4	1 553,4
Lån til datterselskap	25	-	-	250,0	275,0
Andre finansielle anleggsmidler		63,3	56,2	63,0	56,0
Anleggsmidler		44 394,7	43 939,8	44 065,5	43 650,5
Varer		72,3	68,8	52,6	47,3
Derivater, omløpsmidler	21	0,6	985,9	3,5	1 001,5
Fordringer på datterselskap	25	-	-	452,8	227,1
Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	16	2 409,9	1 905,3	2 047,7	1 563,8
Kontanter og kontantekvivalenter	21	2 373,5	4 637,7	2 373,5	4 637,7
Omløpsmidler		4 856,4	7 597,6	4 930,1	7 477,4
Eiendeler		49 251,1	51 537,4	48 995,6	51 127,9

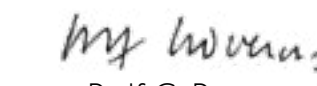
Oslo,
23. april 2026


Tone Wille
Styrets leder

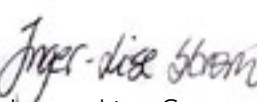

Mari Halvorsen Sundgot


Ola H. Strand
Nestleder

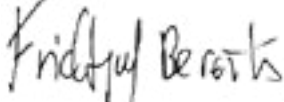

Mike Antonsen


Rolf G. Roverud


Sverre Ivar Elsbak


Inger-Lise Strøm


Abraham Foss
Konsenssjef


Fridtjof Berents

31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
EGENKAPITAL OG GJELD					
Aksjekapital	24	5 400,1	5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		12 854,2	11 227,0	11 440,8	10 147,0
Andre egenkapitalkomponenter		(1 606,7)	(1 520,9)	(921,1)	(851,0)
Egenkapital		16 647,6	15 106,2	15 919,8	14 696,1
Pensjonsforpliktelser	17	4 085,8	3 879,4	2 144,9	1 969,5
Langsiktige leieforpliktelser	22	446,6	459,8	431,6	424,4
Andre avsetninger og forpliktelser	18	713,1	839,4	712,8	836,7
Annen langsiktig gjeld	21	22 010,9	23 586,8	22 010,9	23 586,8
Derivater, langsiktig gjeld	21	480,0	528,5	480,0	528,5
Langsiktig gjeld		27 736,5	29 293,9	25 780,2	27 345,9
Kortsiktige leieforpliktelser	22	56,6	54,6	71,7	68,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	21	1 527,1	4 055,5	1 527,1	4 055,5
Derivater, kortsiktig gjeld	21	13,5	79,6	12,4	79,3
Betalbar skatt	23	354,9	1,0	354,7	1,0
Gjeld til datterselskap	25	-	-	2 760,9	2 311,3
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	19	2 914,9	2 946,6	2 568,8	2 570,4
Kortsiktig gjeld		4 867,0	7 137,3	7 295,6	9 086,0
Gjeld		32 603,4	36 431,2	33 075,8	36 431,8
Egenkapital og gjeld		49 251,1	51 537,4	48 995,6	51 127,9

Oppstilling over endringer i egenkapital

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Note	Aksjekapital	Opptjent egenkapital	Aktuarmessige gevinster (tap)	Sikrings-reserver	Andre egenkapital-komponenter	Egenkapital
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Årsresultat			246,0				246,0
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			752,9		752,9	752,9
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				645,9	645,9	645,9
Årets totalresultat			246,0	752,9	645,9	1 398,8	1 644,8
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	11 227,0	(1 710,4)	189,7	(1 520,9)	15 106,2
Årsresultat			1 627,2				1 627,2
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			16,9		16,9	16,9
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				(102,7)	(102,7)	(102,7)
Årets 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

Avinor AS

Beløp i MNOK	Note	Aksjekapital	Opptjent egenkapital	Aktuarmessige gevinster (tap)	Sikrings-reserver	Andre egenkapital-komponenter	Egenkapital
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	9 980,8	(1 457,3)	(456,2)	(1 913,4)	13 467,6
Årsresultat			166,1				166,1
Aktuarielle gevinster/(tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			416,5		416,5	416,5
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				645,9	645,9	645,9
Årets totalresultat			166,1	416,5	645,9	1 062,4	1 228,5
Egenkapital 31. desember 2024		5 400,1	10 147,0	(1 040,8)	189,7	(851,0)	14 696,1
Årsresultat			1 293,8				1 293,8
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt	17			32,6		32,6	32,6
Kontantstrømsikring, etter skatt	21				(102,7)	(102,7)	(102,7)
Årets totalresultat			1 293,8	32,6	(102,7)	(70,1)	1 223,8
Egenkapital 31. desember 2025		5 400,1	11 440,8	(1 008,2)	87,0	(921,1)	15 919,8

Kontantstrømpoppstilling

1. januar - 31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
Resultat før skatt		2 084,4	320,3	1 660,5	215,6
Av- og nedskrivninger		2 484,3	2 838,5	2 406,4	2 648,2
Netto (gevinst)/tap ved avgang anleggsmidler		(4,1)	2,0	(11,3)	1,5
Netto verdiendringer og andre tap/(gevinster)		(34,2)	(61,9)	(34,2)	(61,9)
Netto finansposter		718,8	805,9	668,0	769,1
Netto valutagevinster/(-tap) relatert til operasjonelle aktiviteter		3,3	30,2	15,2	32,8
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(158,2)	(11,4)	(148,1)	25,4
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og betalinger		227,7	(362,6)	217,2	(238,2)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		(320,9)	(288,0)	(279,3)	(235,6)
Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		-	-	223,7	(76,7)
Innbetaling av renter		135,0	199,2	130,4	189,0
Betalte skatter		(5,5)	-	(5,5)	-
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		5 130,6	3 472,2	4 842,9	3 269,2
Utbetalinger ved tilgang varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		(5 795,4)	(4 963,3)	(5 583,9)	(4 834,1)
Innbetalinger av investeringstilskudd	13	2 465,4	2 305,2	2 465,4	2 305,2
Innbetalinger ved avgang av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		14,2	8,2	21,3	8,2
Konserninterne utlån		-	-	25,0	25,0
Konsernbidrag		-	-	156,6	160,6
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter		(3 315,8)	(2 649,9)	(2 915,6)	(2 335,0)

1. januar - 31. desember		Avinorkonsernet		Avinor AS	
Beløp i MNOK	Note	2025	2024	2025	2024
Innbetalinger ved opprekk av rentebærende gjeld	21	-	5 780,9	-	5 780,9
Nedbetalinger av rentebærende gjeld	21	(3 096,6)	(873,1)	(3 087,9)	(868,2)
Innbetalinger ved opprekk av sertifikatgjeld	21	-	1 650,0	-	1 650,0
Netbetalinger av sertifikatgjeld	21	-	(3 149,9)	-	(3 149,9)
Utbetaling av renter		(982,4)	(998,4)	(982,1)	(993,6)
Betalte låneomkostninger		-	(17,4)	-	(17,4)
Betalte konserninterne renter		-	-	(98,3)	(99,3)
Konserninternt nedbetaling av leieforpliktelser	21	-	-	(23,2)	(22,3)
Netto kontantstrøm fra (brukt i) finansieringsaktiviteter		(4 079,0)	2 392,1	(4 191,5)	2 280,2
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		(2 264,2)	3 214,4	(2 264,2)	3 214,3
Kontanter og kontantekvivalenter 1. januar		4 637,7	1 423,3	4 637,7	1 423,3
Kontanter og kontantekvivalenter 31. desember	21	2 373,5	4 637,7	2 373,5	4 637,7

Noter til regnskapet

Generelle noter

- Note 1. Generell informasjon
- Note 2. Regnskapsprinsipper
- Note 3. Viktige antagelser og sentrale forhold

Noter inntekter og kostnader

- Note 4. Segmentinformasjon
- Note 5. Trafikkinntekter og kommersielle inntekter
- Note 6. Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- Note 7. Andre driftskostnader
- Note 8. Andre inntekter og kostnader
- Note 9. Avskrivninger og nedskrivninger
- Note 10. Finansposter

Noter operasjonelle eiendeler og gjeld

- Note 11. Immaterielle eiendeler
- Note 12. Varige driftsmidler
- Note 13. Anlegg under utførelse
- Note 14. Bruksretteeiendeler
- Note 15. Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

- Note 16. Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler
- Note 17. Pensjoner
- Note 18. Andre avsetninger og forpliktelser
- Note 19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

Noter finansielle eiendeler og gjeld

- Note 20. Finansielle risikofaktorer
- Note 21. Finansielle eiendeler og forpliktelser
- Note 22. Leieforpliktelser

Andre noter

- Note 23. Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner
- Note 24. Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte
- Note 25. Selskap i konsernet, investeringer i datterselskap og nærstående
- Note 26. Forpliktelser
- Note 27. Betingede utfall og usikre forpliktelser
- Note 28. Hendelser etter balansedagen
- Note 29. Kommende regnskapsstandarder

Generelle noter

NOTE 1 Generell informasjon

Avinorkonsernet består av morselskapet 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 hovedvirksomhetene, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene.

Avinorkonsernet sitt hovedkontor er i Dronning Eufemias gate 6A, Oslo.

Selskaps- og konsernregnskapet til Avinor AS for regnskapsåret 2025 ble vedtatt av styret den 23. april 2026.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet for Avinorkonsernet og selskapsregnskapet for Avinor AS er utarbeidet i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Nedenfor, og i de enkelte notene, beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet og selskapsregnskapet. Disse prinsippene er benyttet på samme måte i alle perioder som er presentert, dersom ikke annet framgår av beskrivelsen.

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har kontroll over. Hvilke selskap som inngår i Avinorkonsernet fremgår av note 25. Kontroll over en enhet oppstår når Avinor er utsatt for variabilitet i avkastningen fra enheten og har evnen til å påvirke denne avkastningen gjennom sin makt over enheten. Datterselskaper konsolideres fra dagen kontroll oppstår og dekonsolideres når kontroll opphører. Konserninterne transaksjoner, mellomværende og urealisert gevinst/tap mellom konsernselskaper elimineres. Regnskapsprinsipper i datterselskaper endres når dette er nødvendig for å oppnå samsvar med konsernets regnskapsprinsipper.

Konsernregnskapet og selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med følgende modifikasjoner: finansielle derivater samt finansielle eiendeler og forpliktelser er vurdert til virkelig verdi, dels ført over resultatet og dels ført over utvidet resultat.

Hele virksomheten til Avinorkonsernet er definert i to kontantstrømgenererende enheter (cash generating units - cgu), underveistjenester og lufthavnvirksomhet inkludert eiendom og hoteller.

For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomheter («single till»). Dette innebærer at kommersielle aktiviteter inngår i lufthavnvirksomheten og skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/ samfunnsansvar) og til å holde avgiftsnivået nede. Inntektsstrømmene fra kommersielle aktiviteter er følgelig inkludert i grunnlaget for inntektsreguleringen til Avinor. Basert på dette er hele konsernets virksomhet, eksklusive underveistjenesten, vurdert som en regnskapsmessig kontantstrømgenererende enhet (lufthavnvirksomhet).

Funksjonell valuta for morselskapet Avinor AS er norske kroner. Presentasjonsvaluta er norske kroner for både Avinorkonsernet og Avinor AS.

NOTE 3 Viktige antagelser og sentrale forhold

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av Avinorkonsernets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke konsernets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

Avinorkonsernet og Avinor AS sine mest vesentlige regnskapsestimater/antakelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster som også er nærmere beskrevet i relevante noter.

Bruksverdi på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Risiko for varige endringer i reisevaner som følge av digitaliseringstrender og økt fokus på klima, miljø og bærekraft innebærer press på omstilling for luftfarten. Geopolitisk uro og økonomisk utvikling i verden bidrar til ytterligere usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og inntekter. Disse risikoene er vurdert som nedskrivningsindikatorer for konsernets kontantgenererende enheter (lufthavnvirksomhet og underveistjenester).

Det er gjennomført nedskrivningstest av begge de kontantgenererende enhetene lufthavnvirksomhet og underveistjenester per 31. desember 2025. Gjennomførte nedskrivningstester konkluderer med at det ikke foreligger verdifall for noen av konsernets kontantgenererende enheter per 31. desember 2025.

I note 15 er gjennomførte nedskrivningstester, sentrale forutsetninger for nedskrivningstestene og sensitivitet for sentrale forutsetninger omtalt.

Avskrivninger på driftsrelaterte eiendeler

Driftsrelaterte eiendeler balanseføres til anskaffelseskost, for så å avskrives lineært basert på forventning om utnyttbar levetid. Utnyttbar levetid estimeres på bakgrunn av erfaring, historikk og skjønnsmessige vurderinger. Ulike komponenter av et driftsmiddel kan vurderes hver for seg, basert på vurdering av hvor vesentlige de ulike komponentene av et driftsmiddel er.

Om det oppstår endringer i forventninger til utnyttbar levetid, justeres avskrivningsprofilen for driftsmiddelet.

Følgende noter inneholder informasjon om driftsrelaterte eiendeler samt oversikt over intervaller av utnyttbar levetid:
Note 11: immaterielle eiendeler
Note 12: varige driftsmidler
Note 13: anlegg under utførelse
Note 14: bruksretteiendeler

Netto pensjonsforpliktelse

Avinor AS og Avinorkonsernet har betydelige netto pensjonsforpliktelser knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger. Mindre endringer i forutsetninger benyttet for å beregne pensjonsforpliktelser vil kunne medføre store endringer i balanseførte pensjonsforpliktelser og påvirke egenkapitalen både via resultat og utvidet resultat.

Avinor benytter eksterne aktuarer for å beregne de ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsene. Forutsetningene lagt til grunn for beregning av balanseførte pensjonsforpliktelser er ajourførte per 31. desember 2025.

I note 17 er benyttede forutsetninger for beregning av pensjonsforpliktelser, forpliktelsens oppbygging og sensitivitet for endringer i forutsetninger spesifisert.

Avsetning for miljøforpliktelser

Avinor AS og 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 grunn omkringliggende naturmiljø på lufthavnene. Lokasjonsvise forurensningskartlegginger gjennomføres, tiltaksplaner utarbeides og oppryddingsarbeid gjennomføres på flere lokasjoner.

Bokført avsetning per 31. desember 2025 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 oppryddingskostnadene.

I note 18 beskrives avsetningen nærmere, inkludert en oversikt over årets bevegelse for avsetningen.

Noter inntekter og kostnader

NOTE 4 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 lufthavnsegmentet 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.

Avinorkonsernet har tre kunder hvor omsetning overstiger 10 prosent av konsernets inntekter. Inntekter fra disse kundene utgjør henholdsvis 2,7 milliarder kroner, 2,51 milliarder kroner og 1,89 milliarder kroner, totalt 7,1 milliarder kroner for 2025 (2024: 2,52 milliarder kroner, 2,13 milliarder kroner og 1,47 milliarder kroner, totalt 6,13 milliarder kroner). Dette utgjorde for 2025 ca. 51 prosent av driftsinntekter (2024: ca. 51 prosent). Inntektene fra den største kunden relaterer seg til lufthavndrift. Inntektene fra den nest største og tredje største kunden relaterer seg til både lufthavndrift og flysikringstjeneste.

Avinor AS har aktivitet innen segmentet lufthavndrift samt innen fellesfunksjoner. En del av aktiviteten innen fellesfunksjoner består av leveranser av tjenester til segmentet flysikring.

Regnskapsåret 2025

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2025 er som følger:

1. januar - 31. desember 2025

Beløp i MNOK	Lufthavndrift	Flysikring	Felles-funksjoner	Konsern eliminerings	Totalt
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 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)
Nedskrivninger	-	-	-		-
Driftsresultat	2 483,1	320,2	-	-	2 803,3
Tilknyttede eiendeler *	37 498,7	1 937,7	1 066,3		40 502,7
Investeringer i perioden	2 481,7	525,4	238,4		3 245,5

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

1) Konsernet har i 2025 innregnet planendringseffekter knyttet til pensjonsordninger for ny offentlig afp og tidligpensjon, se nærmere omtale i note 17. Planendringseffekten er inkludert i lønn og personalkostnader, og utgjør 96,9 millioner kroner for segmentet lufthavndrift og minus 92,8 millioner kroner for segmentet flysikring.

Regnskapsåret 2024

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2024 er som følger:

1. januar - 31. desember 2024

Beløp i MNOK	Lufthavndrift	Flysikring	Felles-funksjoner	Konsern eliminerings	Totalt
Trafikkinntekter	4 352,3	1 401,3	-		5 753,7
Kommersielle inntekter	5 896,0	191,6	216,5		6 304,1
Andre inntekter	51,4	0,7	-		52,1
Konserninterne inntekter	168,3	794,8	2 014,3	(2 977,5)	-
Driftsinntekter	10 468,0	2 388,5	2 230,9	(2 977,5)	12 109,9
Varekostnader	(74,0)	(8,2)	(115,3)		(197,5)
Lønn og personalkostnader ¹⁾	(1 664,5)	(1 408,9)	(999,1)		(4 072,5)
Andre driftskostnader	(2 750,2)	(231,6)	(719,2)		(3 701,0)
Andre kostnader	(173,7)	(0,5)	-		(174,2)
Konserninterne kostnader	(2 186,3)	(595,3)	(195,9)	2 977,5	-
Driftskostnader	(6 848,7)	(2 244,5)	(2 029,5)	2 977,5	(8 145,2)
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	3 619,3	144,0	201,4		3 964,7
Avskrivninger	(2 066,3)	(42,9)	(201,4)		(2 310,6)
Nedskrivninger		(527,9)	-		(527,9)
Driftsresultat	1 553,0	(426,8)	-		1 126,2
Tilknyttede eiendeler *	37 220,3	1 449,0	1 034,1		39 703,4
Investeringer i perioden	2 154,5	435,3	147,8		2 737,6

* Immaterielle eiendeler, varige driftsmidler og anlegg under utførelse

1) Konsernet har søkt om refusjon av arbeidsgiveravgift på grunnlag av lavere satser for ansatte som ikke er omfattet av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift. Refusjonen er godkjent og utbetalt i 2024. Refusjonens resultateffekt er presentert som en kostnadsreduksjon i Lønn og personalkostnader, og allokert med 136 millioner kroner til segmentet lufthavndrift og 78 millioner kroner til 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.

1. januar - 31. desember	2025			2024		
Beløp i MNOK	Inntekter	Kostnader	Driftsresultat	Inntekter	Kostnader	Driftsresultat
Oslo lufthavn	6 439,3	(3 638,9)	2 800,4	5 758,1	(3 374,1)	2 384,0
Bergen lufthavn	1 408,1	(893,0)	515,1	1 215,7	(863,7)	352,0
Stavanger lufthavn	1 025,8	(617,9)	407,9	894,7	(623,0)	271,7
Trondheim lufthavn	838,5	(548,0)	290,6	705,6	(508,3)	197,3
Regionale lufthavner	2 070,3	(3 757,7)	(1 687,4)	1 693,4	(3 491,1)	(1 797,7)
Eiendomsdrift	227,8	(71,3)	156,5	200,5	(54,8)	145,7
Lufthavndrift			2 483,1			1 553,0

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 5 Trafikkinntekter og kommersielle inntekter

Driftsinntekter 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 8.

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder består av trafikkinntekter og inntekter fra salg av varer og tjenester. Inntektene innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, til et beløp konsernet forventes å ha rett til i bytte for disse varene/tjenestene.

Trafikkinntekter

For trafikkinntekter er leveringsforpliktelsene oppfylt ved gjennomføring av de aktuelle flygningene. Trafikkinntekter består av underveisavgift og lufthavnavgifter.

- Underveisavgiften inngår i segmentet Flysikring og omfatter kontroll og overvåkning av flygninger i norsk luftrom. Underveisavgiften regnes som egen leveringsforpliktelse og beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse.
- Lufthavnavgifter inngår i segmentet lufthavndrift og består av:
 - o **startavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets vekt.
 - o **passasjeravgift** for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner. Passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o **sikkerhetsavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrasket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o **terminalavgift** for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåkning og kontroll ved takeoff, landing og flybevegelser til/fra gate. Terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

Avgiftene faktureres flyselskapet ved gjennomføring av den aktuelle flygningen i henhold til takstregulativ fastsatt av Samferdselsdepartementet. Normalt faktureres avgiftene ukentlig med betalingsbetingelse 30 dager. Underveisavgiften faktureres og innkreves av Eurocontrol på vegne av de enkelte medlemslandene.

Inntekter fra salg av varer og tjenester

Inntekter fra salg av varer og tjenester består av inntekter fra andre varer og tjenester som Avinorkonsernet leverer til flyselskap og andre sluttbrukere. Større inntektskilder innen denne kategorien er drift av fast-track og andre tilbringertjenester, leveranse av nett og andre IT-tjenester til leietakere, leveranse av systemdrift/tårntjenester og oppsamling/håndtering av kjemikalier fra avising av fly på lufthavner.

Salg av varer og tjenester faktureres løpende med betalingsbetingelse 30 dager fra fakturadato.

Leieinntekter

Leieinntekter består av inntekter fra utleie av fast eiendom med faste leiebeløp eller omsetningsbaserte vederlag basert på inngåtte leieavtaler og løpende innrapportering av omsetning.

Leiekontrakter relatert til arealer for dutyfree, parkeringsvirksomhet, servering/kiosker/butikker og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentlige delen av inntekten mens fast vederlag utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavner er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre del av Avinor-konsernet sine leieinntekter. I 2025 utgjorde faste leieavtaler og minimumsleier 2,6 milliarder kroner av inntektsførte leieinntekter på 5,5 milliarder kroner (2024: 2,7 milliarder kroner av leieinntekter på 5,3 milliarder kroner). Det er forventet at årlige faste leieinntekter inkludert minimumsleier vil ligge på om lag samme nivå også kommende år.

Utleie med fast leievederlag faktureres forskuddsvis og innregnes løpende. Utleie med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent. Omsetningsbaserte vederlag innrapporteres og faktureres ukentlig. Betalingsbetingelse for leieinntekter er normalt 30 dager fra fakturadato. Konsernet presenterer eiendeler som er utleid til leietakere som anleggsmidler i balansen. Utleide eiendeler består i det alt vesentlige av arealer i lufthavnterminalene samt driftsbygg og andre arealer i tilknytning til lufthavnene.

Fordeling inntekter

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Underveisavgift		1 642,0	1 401,3	-	-
Startavgift		1 398,9	1 275,4	1 393,2	1 270,5
Passasjeravgift		2 010,7	1 318,9	2 001,8	1 313,8
Sikkerhetsavgift		1 445,0	1 285,4	1 438,2	1 279,7
Terminalavgift		769,8	472,6	769,8	472,6
Trafikkinntekter		7 266,4	5 753,7	5 603,0	4 336,6
Inntekter fra salg av varer og tjenester		1 092,3	988,5	1 433,0	1 295,2
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder		8 358,7	6 742,2	7 036,0	5 631,8
Leieinntekter dutyfree		2 464,8	2 472,7	2 464,8	2 472,7
Leieinntekter parkering		1 199,6	1 085,8	1 199,6	1 085,8
Leieinntekter servering, kiosker og butikker		982,9	946,3	981,7	945,6
Leieinntekter annet		838,1	810,8	721,3	689,8
Leieinntekter		5 485,5	5 315,6	5 367,4	5 193,8
Andre inntekter	8	68,2	52,1	75,4	51,4
Driftsinntekter		13 912,4	12 109,9	12 478,8	10 877,0
Trafikkinntekter		7 266,4	5 753,7	5 603,0	4 336,6
Kommersielle inntekter *		6 577,8	6 304,1	6 800,4	6 489,0
Andre inntekter	8	68,2	52,1	75,4	51,4
Driftsinntekter		13 912,4	12 109,9	12 478,8	10 877,0

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

NOTE 6 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Lønninger		(3 260,2)	(3 066,1)	(2 098,7)	(1 968,8)
Arbeidsgiveravgift		(419,7)	(247,9)	(287,9)	(169,6)
Pensjonskostnader	17	(621,1)	(634,3)	(473,7)	(394,0)
Andre ytelser		(120,4)	(124,2)	(90,3)	(99,2)
Lønn og personalkostnader		(4 421,3)	(4 072,5)	(2 950,6)	(2 631,6)
Sum lønnskostnader er redusert med:					
Balanseførte lønnskostnader		261,7	232,9	260,6	231,7
Gjennomsnittlig antall årsverk		3 166	3 063	2 330	2 244

Ytelser til ledende personer

Konsernet har en ledergruppe bestående av konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglig leder for det største datterselskapet, Avinor Flysikring AS.

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

Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen har ikke mottatt godtgjørelse eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, ut over det som er vist i tabellene. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder.

Ytelser til ledende ansatte og styret 2025

Beløp i MNOK	Styrehonorar	Lønn	Annen godtgjørelse	Pensjonskostnad	Samlet godtgjørelse
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef	-	3 440 885	671 498	162 460	4 274 843
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	-	2 346 876	415 621	695 670	3 458 167
Thorgeir Landevaag, konserndirektør store lufthavner	-	2 622 591	461 700	587 211	3 671 501
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	-	2 674 830	269 167	1 217 692	4 161 689
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	-	2 271 330	190 900	591 638	3 053 868
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	-	2 146 678	192 461	535 282	2 874 421
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	-	2 412 195	326 805	163 614	2 902 614
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi	-	2 733 527	413 247	162 758	3 309 532
Karianne Helland Strand, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	-	2 301 455	217 423	238 952	2 757 830
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	-	2 160 534	307 517	162 833	2 630 884
Samlet godtgjørelse ledende ansatte	-	25 110 901	3 466 340	4 518 109	33 095 350
Styret					
Tone Wille, styrets leder	592 500	-	-	-	592 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	335 500	-	-	-	335 500
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	302 916	-	-	-	302 916
Inger Lise Strøm, styremedlem	358 250	-	-	-	358 250
Fridtjof Berents, styremedlem	322 250	-	-	-	322 250
Mike Antonsen, ansattvalgt styremedlem (fra august 2025)	152 500	-	-	-	152 500
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem	286 750	-	-	-	286 750
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem	286 250	-	-	-	286 250
Morten Mikalsen, ansattvalgt varamedlem	15 000	-	-	-	15 000
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem (til august 2025)	169 750	-	-	-	169 750
Samlet godtgjørelse styret	2 821 666	-	-	-	2 821 666
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinorkonsernet	2 821 666	25 110 901	3 466 340	4 518 109	35 917 016
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinor AS	2 821 666	22 764 025	3 050 719	3 822 439	32 458 849

Oppgitt godtgjørelse til ansattvalgte medlemmer av styret gjelder kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem.

Ytelser til ledende ansatte og styret 2024

Beløp i MNOK	Styrehonorar	Lønn *	Annen godtgjørelse *	Pensjonskostnad **	Samlet godtgjørelse
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef	-	3 293 030	625 614	154 545	4 073 188
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	-	2 244 141	384 850	236 167	2 865 158
Thorgeir Landevaag, konserndirektør store lufthavner	-	2 379 541	383 631	204 982	2 968 153
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	-	2 489 791	257 333	634 456	3 381 580
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	-	2 175 104	185 249	805 709	3 166 061
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	-	2 055 778	186 017	529 830	2 771 625
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	-	2 279 959	274 892	155 251	2 710 101
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi	-	2 623 364	408 087	154 473	3 185 923
Karianne Helland Strand, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	-	1 971 438	134 238	159 528	2 265 204
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	-	2 068 713	297 541	154 554	2 520 807
Samlet godtgjørelse ledende ansatte	-	23 580 858	3 137 450	3 189 493	29 907 801
Styret					
Tone Wille, styrets leder (fra juni 2024)	287 000	-	-	-	287 000
Ola H. Strand, styrets nestleder	317 000	-	-	-	317 000
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	293 500	-	-	-	293 500
Inger Lise Strøm, styremedlem	338 500	-	-	-	338 500
Fridtjof Berents, styremedlem (fra juni 2024)	156 000	-	-	-	156 000
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	304 500	-	-	-	304 500
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem	258 500	-	-	-	258 500
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem	283 000	-	-	-	283 000
Morten Mikalsen, ansattvalgt varamedlem	14 000	-	-	-	14 000
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	14 000	-	-	-	14 000
Anne Carine Tanum, styrets leder (til juni 2024)	273 000	-	-	-	273 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem (til juni 2024)	138 000	-	-	-	138 000
Samlet godtgjørelse styret	2 677 000	-	-	-	2 677 000
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinorkonsernet	2 677 000	23 580 858	3 137 450	3 189 493	32 584 801
Samlet godtgjørelse ledende ansatte og styret Avinor AS	2 677 000	21 336 717	2 752 600	2 953 326	29 719 643

* Bilgodtgjørelse og utbetalt pensjonskompensasjon er fra og med 2025 klassifisert som annen godtgjørelse. Tidligere år har disse godtgjørelseselementene blitt klassifisert som lønn. 2024-tallene er omarbeidet.
** 2024 tall er justert ned med estimert aga-andel på opptjening ytelsespensjoner samt ansattes egenandel i pensjonssparingen.

Oppgitt godtgjørelse til ansattvalgte medlemmer av styret gjelder kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem.

NOTE 7 Andre driftskostnader

Spesifikasjon andre driftskostnader

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Drift/vedlikehold bygninger		(876,2)	(865,9)	(828,4)	(828,7)
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell		(602,5)	(607,1)	(583,1)	(589,2)
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold		(846,9)	(789,2)	(839,8)	(782,8)
Meteorologiske tjenester		(78,6)	(71,8)	(1,6)	(1,6)
Konsulentbistand		(397,9)	(291,9)	(386,4)	(275,8)
Øvrige eksterne tjenester		(557,3)	(526,5)	(539,9)	(512,6)
Tap på fordringer	16	5,8	(12,0)	(0,5)	1,4
Øvrige driftskostnader		(574,7)	(536,6)	(1 359,8)	(1 283,3)
Andre driftskostnader		(3 928,2)	(3 701,0)	(4 539,5)	(4 272,6)

Honorar til revisor

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

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Lovpålagt revisjon		(4,4)	(4,9)	(3,4)	(4,0)
Andre attestasjonstjenester		(3,3)	(0,6)	(3,3)	(0,6)
Skatterådgivning		-	-	-	-
Annen bistand		(2,0)	(0,1)	(2,0)	(0,1)
Honorar til revisor		(9,7)	(5,6)	(8,7)	(4,7)

NOTE 8 Andre inntekter og kostnader

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

Spesifikasjon

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Gevinst salg anleggsmidler		7,9	5,7	15,1	5,7
Offentlige tilskudd/refusjoner		60,3	46,4	60,3	45,7
Andre inntekter		68,2	52,1	75,4	51,4
Tap salg anleggsmidler		(3,8)	(7,8)	(3,8)	(7,3)
Endring miljøavsetning	18	(38,8)	(133,9)	(45,0)	(134,2)
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	17	-	(32,5)	-	(32,5)
Andre kostnader		(42,6)	(174,2)	(48,8)	(173,9)

Offentlige tilskudd/refusjoner

Offentlige tilskudd regnskapsføres i samsvar med IAS 20, regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte. Offentlige tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Offentlige tilskudd som gjelder anskaffelse av eiendeler presenteres i balanseoppstillingen ved at tilskuddene trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi, mens tilskudd knyttet til resultatet presenteres i resultatregnskapet som «andre inntekter». Mottatte offentlige tilskudd presenteres brutto som kontantinnbetalinger i kontantstrømoppstillingen og klassifiseres basert på den underliggende aktiviteten tilskuddet er ment å støtte, i tråd med IAS 7. Tilskudd knyttet til driftskostnader inngår i kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter, mens tilskudd knyttet til anskaffelse av varige driftsmidler inngår i kontantstrøm fra investeringsaktiviteter.

Innregnede ikke mottatte tilskudd presenteres i balanseoppstillingen som «kundefordringer og andre kortsiktige fordringer». Det innregnes ikke fordringer på offentlige tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter. Mottatte tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter presenteres som «leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld» i balanseoppstillingen.

Konsernet mottar tilskudd knyttet til bygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana. I note 13 foreligger det ytterligere informasjon om fordelingen mellom resultatførte tilskudd og tilskudd som føres som mot balanseførte verdier for disse prosjektene.

Endring miljøavsetning

Resultatført endring i miljøavsetning i 2024 og 2025 består av endring i forpliktelser samt beregnede nåverdieffekter.

Avsetning sluttavtaler/gavepensjon

I løpet av 2024 ble konsernets ansatte informert om at man kunne søke om en frivillig sluttavtale/gavepensjon. Kostnadsført for 2024 er basert på beregninger av ekstern aktuar for total forpliktelse for inngåtte sluttavtaler. Sluttavtalene/gavepensjonene presenteres som pensjonsforpliktelser i konsernets balanse.

NOTE 9 Avskrivninger og nedskrivninger

Se notene 11 til 15 for ytterligere beskrivelse av avskrivningsprinsipp og avskrivningstider for de ulike eiendelskategoriene samt opplysninger om nedskrivninger.

Avskrivninger

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Avskrivninger immaterielle eiendeler	11	(92,3)	(78,4)	(87,9)	(75,9)
Avskrivninger varige driftsmidler	12	(2 343,4)	(2 187,5)	(2 257,4)	(2 102,9)
Avskrivninger anlegg under utførelse	13	-	-	-	-
Avskrivninger bruksretteiendeler	14	(48,6)	(44,7)	(61,0)	(59,7)
Avskrivninger		(2 484,3)	(2 310,6)	(2 406,4)	(2 238,6)

Nedskrivninger

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Nedskrivning immaterielle eiendeler	11	-	(16,1)	-	(12,9)
Nedskrivning varige driftsmidler	12	-	(175,6)	-	(94,6)
Nedskrivning anlegg under utførelse	13	-	(336,2)	-	(302,0)
Nedskrivninger		-	(527,8)	-	(409,6)

NOTE 10 Finansresultat

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Renteinntekter		130,9	178,8	144,9	192,0
Konsernbidrag	25	-	-	156,6	160,6
Andre finansinntekter		0,5	14,2	0,5	11,1
Finansinntekter		131,4	193,0	302,1	363,7
Rentekostnader		(959,6)	(1 021,7)	(1 069,3)	(1 133,8)
Rentekostnad leieforpliktelser	22	(14,3)	(7,8)	(13,7)	(7,8)
Andre lånekostnader		(13,3)	(7,6)	(13,3)	(7,6)
Aktiverte lånekostnader	12	99,7	127,6	99,7	127,6
Andre finanskostnader		(4,9)	(10,3)	(4,9)	(10,3)
Finanskostnader		(892,5)	(919,7)	(1 001,6)	(1 031,8)
Urealiserte effekter derivater	21	65,4	(75,9)	49,8	(94,0)
Realiserte effekter derivater		(32,1)	(27,3)	(16,0)	(32,0)
Endring virkelig verdi derivater som inngår i regnskapsmessig sikring					
- rente- og valutaswapper: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	21	(952,8)	29,1	(952,8)	29,1
- rente- og valutaswapper: virkelig verdi sikring	21	(108,0)	(32,4)	(108,0)	(32,4)
Netto verdiendring lån som inngår i regnskapsmessig sikring					
- kontantstrømsikring		952,8	(29,1)	952,8	(29,1)
- virkelig verdi sikring		108,0	32,4	108,0	32,4
Andre urealiserte valutaposisjoner		12,4	0,4	(0,2)	0,4
Andre realiserte valutaposisjoner		(3,4)	23,7	(2,2)	24,6
Netto effekt valuta og derivater		42,2	(79,1)	31,4	(101,0)
Finansresultat		(718,8)	(805,9)	(668,0)	(769,1)

Verdiendringer kraft

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft. Disse derivatene inngår ikke i sikringsbokføring for Avinor AS. Urealiserte og realiserte effekter av kraftderivatene er klassifisert i resultatregnskapet på regnskapslinjen «netto effekt valuta og derivater», som inngår i finansresultatet.

Se note 21 for ytterligere omtale av prinsipper som gjelder finansposter.

Noter operasjonelle eiendeler og gjeld

NOTE 11 Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler i konsernet og Avinor AS består i stor grad av programvare og IT-systemer som understøtter lufthavndrift og flysikringstjenester.

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til anskaffelseskost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til anskaffelseskost redusert for eventuelle av- og nedskrivninger.

Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader, kostnadsføres løpende. Utviklingskostnader balanseføres når alle kriteriene for balanseføring etter IAS 38 er oppfylt.

Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og periode vurderes minst årlig. Endringer i avskrivningsmetode og/eller periode behandles som estimatendring.

Programvare og IT-systemer

Utgifter til anskaffelse av programvare og IT-systemer balanseføres som immaterielle eiendeler, forutsatt at utgiftene ikke inngår som del av anskaffelseskostnaden for hardware. Programvare og IT-systemer avskrives lineært over estimert økonomisk levetid. Utgifter knyttet til vedlikehold og opprettholdelse av opprinnelig funksjonalitet kostnadsføres løpende, med mindre endringene medfører en økning i den fremtidige økonomiske nytten.

Spesifikasjon av immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet	Avinor AS
Per 1. januar 2024			
Anskaffelseskost		1 075,3	1 005,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(467,6)	(409,1)
Balanseført verdi 1. januar		607,7	596,3
Regnskapsåret 2024			
Balanseført verdi 1. januar		607,7	596,3
Tilgang		47,0	47,0
Avskrivninger	9	(78,4)	(75,9)
Nedskrivninger	9	(16,1)	(12,9)
Balanseført verdi 31. desember		560,2	554,4
Per 31. desember 2024			
Anskaffelseskost		1 122,3	1 052,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(562,1)	(497,9)
Balanseført verdi 31. desember		560,2	554,4

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet	Avinor AS
Regnskapsåret 2025			
Balanseført verdi 1. januar		560,2	554,4
Tilgang		320,4	272,1
Avskrivninger	9	(92,3)	(87,9)
Balanseført verdi 31. desember		788,3	738,6
Per 31. desember 2025			
Anskaffelseskost		1 442,7	1 324,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(654,4)	(585,8)
Balanseført verdi 31. desember		788,3	738,6
Økonomisk levetid			
		10 år	10 år
Avskrivningsmetode			
		Lineær	Lineær

NOTE 12 Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet. Anskaffelseskost kan også omfatte gevinster eller tap overført fra egenkapital, som skyldes sikring av kontantstrøm i utenlandsk valuta ved kjøp av driftsmidler.

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

Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres frem til eiendelen er klar til tiltenkt bruk.

Vesentlige komponenter av et driftsmiddel vurderes hver for seg for avskrivningsformål. Vesentligheten vurderes ut fra komponentenes kostpris i forhold til hele driftsmidlets kostpris.

Tomter og boliger avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter den lineære metode til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

Bygg og fast eiendom	10 - 50 år
Veier, anlegg m.m.	5 - 40 år
Banesystem	15 - 50 år
Transportmidler	10 - 20 år
Andre anleggsmidle	5 - 15 år

Forventet utnyttbar levetid estimeres på bakgrunn av erfaring, historikk og skjønnsmessige vurderinger og justeres dersom det oppstår endringer i forventningene.

Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Varige driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare eiendelenes balanseførte verdi. Se note 15 for gjennomførte nedskrivningsvurderinger.

Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene. Investeringsilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringsilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi. Se også note 8 for informasjon om offentlige tilskudd.

Byggelånsrenter

Varige driftsmidler inkluderer byggelånsrenter i forbindelse med bygging av vesentlige eiendeler med en byggeperiode på over ett år.

Balanseførte byggelånsrenter for Avinorkonsernet og Avinor AS utgjorde i 2025 99,7 millioner kroner (2024: 127,6 millioner kroner).

Gjennomsnittlig rentesats for konsernet er beregnet til 4,54 prosent i 2025 og 4,22 prosent i 2024.

Sikkerhetsstillelser

I henhold til vedtektene er det ikke anledning til å stille pant i eiendeler knyttet til basisvirksomheten i konsernet.

Spesifikasjon av varige driftsmidler

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1. januar 2024								
Anskaffelseskost		1 832,3	29 313,0	15 423,9	2 075,7	9 493,3	3 114,9	61 253,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(11 122,9)	(6 381,1)	(991,0)	(6 814,1)	(1 473,2)	(26 784,7)
Balanseført verdi 1. januar		1 829,8	18 190,1	9 042,9	1 084,7	2 679,2	1 641,7	34 468,4
Regnskapsåret 2024								
Balanseført verdi 1. januar		1 829,8	18 190,1	9 042,9	1 084,7	2 679,2	1 641,7	34 468,4
Tilgang		58,8	574,0	335,3	124,0	1 561,8	64,4	2 718,2
Avgang		-	(1,8)	-	(3,2)	(1,0)	(4,4)	(10,3)
Avskrivninger	9	-	(965,9)	(509,0)	(118,9)	(508,5)	(85,3)	(2 187,5)
Nedskrivninger	9	-	(93,7)	(0,0)	(0,4)	(80,5)	(0,9)	(175,6)
Balanseført verdi 31. desember		1 888,6	17 702,7	8 869,1	1 086,3	3 651,0	1 615,4	34 813,1
Per 31. desember 2024								
Anskaffelseskost		1 891,0	29 847,5	15 731,5	2 171,5	10 473,6	3 164,8	63 280,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(12 144,7)	(6 862,3)	(1 085,3)	(6 822,6)	(1 549,4)	(28 466,8)
Balanseført verdi 31. desember		1 888,6	17 702,7	8 869,1	1 086,3	3 651,0	1 615,4	34 813,1
Regnskapsåret 2025								
Balanseført verdi 1. januar		1 888,6	17 702,7	8 869,1	1 086,3	3 651,0	1 615,4	34 813,1
Tilgang		27,8	585,0	729,8	211,4	1 048,6	118,7	2 721,3
Avgang		(0,3)	(0,0)	-	(9,7)	(0,3)	(0,1)	(10,4)
Avskrivninger	9	-	(1 001,7)	(531,3)	(127,8)	(593,6)	(89,0)	(2 343,4)
Balanseført verdi 31. desember		1 916,1	17 286,0	9 067,6	1 160,2	4 105,6	1 645,0	35 180,7
Per 31. desember 2025								
Anskaffelseskost		1 918,5	30 387,0	16 417,8	2 321,7	11 230,8	3 278,7	65 554,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(2,4)	(13 101,0)	(7 350,2)	(1 161,4)	(7 125,1)	(1 633,7)	(30 373,8)
Balanseført verdi 31. desember		1 916,1	17 286,0	9 067,6	1 160,2	4 105,6	1 645,0	35 180,7
Økonomisk levetid								
Avskrivningsmetode		IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

Spesifikasjon av varige driftsmidler

Avinor AS

Beløp i MNOK	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum
Per 1. januar 2024								
Anskaffelseskost		1 156,5	28 232,1	15 874,5	2 016,7	9 207,7	3 657,4	60 145,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(10 941,0)	(6 816,4)	(957,8)	(6 585,7)	(1 903,9)	(27 206,5)
Balanseført verdi 1. januar		1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,5	32 938,5
Regnskapsåret 2024								
Balanseført verdi 1. januar		1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,5	32 938,5
Tilgang		58,8	573,9	335,1	119,5	1 549,1	60,9	2 697,2
Avgang		-	(1,8)	-	(3,2)	(0,9)	(4,0)	(9,9)
Avskrivninger	9	-	(902,3)	(504,7)	(115,6)	(496,4)	(83,9)	(2 102,9)
Nedskrivninger	9	-	(17,2)	-	(0,6)	(76,6)	(0,1)	(94,6)
Balanseført verdi 31. desember		1 213,5	16 943,7	8 888,4	1 059,0	3 597,2	1 726,4	33 428,2
Per 31. desember 2024								
Anskaffelseskost		1 220,8	28 766,4	16 182,0	2 108,1	10 179,8	3 512,7	61 969,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(11 822,5)	(7 294,1)	(1 049,0)	(6 582,4)	(1 791,7)	(28 541,5)
Balanseført verdi 31. desember		1 219,0	16 943,9	8 887,8	1 059,1	3 597,4	1 721,0	33 428,2
Regnskapsåret 2025								
Balanseført verdi 1. januar		1 219,0	16 943,9	8 887,8	1 059,1	3 597,4	1 721,0	33 428,2
Tilgang		27,8	554,7	729,8	192,6	1 014,3	118,7	2 637,9
Avgang		(0,3)	(0,0)	-	(9,2)	(0,0)	(0,1)	(9,7)
Avskrivninger	9	-	(942,0)	(527,1)	(123,7)	(577,0)	(87,6)	(2 257,4)
Balanseført verdi 31. desember		1 246,5	16 556,6	9 090,5	1 118,7	4 034,7	1 751,9	33 798,9
Per 31. desember 2025								
Anskaffelseskost		1 248,3	29 272,0	16 868,3	2 245,2	10 944,8	3 626,6	64 205,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(1,8)	(12 715,4)	(7 777,8)	(1 126,4)	(6 910,1)	(1 874,6)	(30 406,2)
Balanseført verdi 31. desember		1 246,5	16 556,6	9 090,5	1 118,7	4 034,7	1 751,9	33 798,9
Økonomisk levetid								
Avskrivningsmetode		IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

NOTE 13 Anlegg under utførelse

Avinorkonsernet har flere prosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene som inngår i anlegg under utvikling per årsslutt 2025 er utvikling av fremtidige flygeledersystemer og utvikling av fjernstyrte tårn. I konsernet utgjør disse prosjektene i overkant av 40 prosent av balanseført anlegg under utførelse.

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet	Avinor AS
Per 1. januar 2024			
Anskaffelseskost		4 693,8	4 444,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger		-	-
Balanseført verdi 1. januar		4 693,8	4 444,7
Regnskapsåret 2024			
Balanseført verdi 1. januar		4 693,8	4 444,7
Tilgang		2 737,6	2 608,4
Avskrivninger	9	-	-
Nedskrivninger	9	(336,2)	(302,0)
Reklassifisering *		(2 765,2)	(2 744,1)
Balanseført verdi 31. desember		4 330,1	4 006,9
Per 31. desember 2024			
Anskaffelseskost		4 666,3	4 309,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(336,2)	(302,0)
Balanseført verdi 31. desember		4 330,1	4 006,9

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet	Avinor AS
Regnskapsåret 2025			
Balanseført verdi 1. januar		4 330,1	4 006,9
Tilgang		3 245,4	3 033,6
Avskrivninger	9	-	-
Nedskrivninger	9	-	-
Reklassifisering *		(3 041,7)	(2 910,0)
Balanseført verdi 31. desember		4 533,7	4 130,5
Per 31. desember 2025			
Anskaffelseskost		4 848,8	4 419,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(315,0)	(289,6)
Balanseført verdi 31. desember		4 533,8	4 130,3

* 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.

Store utbyggingsprosjekter

Utbyggingen av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana gjennomføres i morselskapet Avinor AS, etterfølgende informasjon gjelder både Avinorkonsernet og Avinor AS.

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.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022. Prosjektets kostnadsramme (P85) og styringsramme (P50) utgjør henholdsvis 7,8 milliarder kroner (2025-kroner) og 6,6 milliarder kroner (2025-kroner) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Det forventes at Avinors andel av den vedtatte kostnadsrammen vil utgjøre 2,9 milliarder kroner (2025-kroner), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune. Det statlige tilskuddet benyttes først i prosjektet. Deretter finansieres prosjektet av Avinor og til slutt Bodø kommune.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsrammen oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor, på vedtakstidspunktet, forventer at man med 85 prosent sannsynlighet vil holde seg innenfor. For styringsrammen er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. I fase 1 (utviklingsfasen) av kontraktene har Avinor og entreprenør samarbeidet om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandlet om målpris, samt utarbeidet planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg AS og signert i 3. kvartal 2023. Etter gjennomført fase 1, ble endelig avtale for fase 2 signert i 2. kvartal 2024, noe som innledet omfattende anleggsarbeider. Kontrakten for terminalbygg ble tildelt HENT AS i 2. kvartal 2024. Ferdigstillelse av utviklingsfasen og signering av endelig avtale for fase 2 av terminalarbeidene fant sted i 2. kvartal 2025.

Økonomisk status

For 2019 til 2025 utgjør brutto prosjektutgifter, uten kjøp av arealene tilknyttet dagens lufthavn og før mottatte/innregnede statstilskudd, 2 652,1 millioner kroner (2024: 1 272,4 millioner kroner). Etter mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene til og med 2025, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet 0,0 millioner (2024: 0,0 millioner kroner) kroner for perioden 2019-2025. Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor. I tillegg har Avinor i 2023 og 2024 kjøpt arealene knyttet til henholdsvis eksisterende og ny lufthavn fra Forsvarsbygg. Total kjøpesum for arealene utgjorde 1 145,6 millioner kroner og ble finansiert av statlige tilskudd i statsbudsjettene for 2023 og 2024.

Forsvarets tilstedeværelse i og ved anleggsområdet for ny lufthavn Bodø har påført Avinors utbyggingsprosjekt betydelige merkostnader. (Re)etablering av «Forsvarets base Bodø» er en vesentlig premissendring i forhold til Stortingets beslutning om bygging av ny lufthavn i Bodø. Avinor har en pågående prosess med Forsvaret med tanke på å få dekket merkostnadene som følge av premissendringene.

Endringer i premissene, samt endringer i prosjektets kompleksitet og samlede risikobilde, kan påvirke hvor stor andel av prosjektet Avinor må finansiere.

Per 31. desember 2025 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 101,6 millioner kroner (2024: 7,4 millioner kroner) som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover utbetalte statlige tilskudd.

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø fra 2019 uten kjøp av arealer (Avinorkonsernet og Avinor AS):

	Presentasjon i resultat-regnskap og balanse	Note	2019-2023	2024	2025	Sum
Balanseførte prosjektutgifter per 31. desember						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		259,2	832,4	1 358,5	2 450,1
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		(259,2)	(832,4)	(1 358,5)	(2 450,1)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		150,7	30,1	21,2	202,0
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	8	(150,7)	(30,1)	(21,2)	(202,0)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			409,9	862,5	1 379,7	2 652,1
Innregning av tilskudd			(409,9)	(862,5)	(1 379,7)	(2 652,1)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordring vedrørende tilskudd per 31. desember						
Tilskudd innregnet - akkumulert				1 272,4	2 652,1	
Mottatte tilskudd - akkumulert				(1 265,0)	(2 550,5)	
Fordring tilskudd	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	16		7,4	101,6	

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.

Prosjektet har kostnadsramme (P85) og styringsramme (P50) på henholdsvis 4,9 milliarder kroner (2025-kroner) og 4,6 milliarder kroner (2025-kroner) som ligger til grunn for den statlige finansieringen etter at det ble gitt økte bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2023, herunder for å finansiere økt rullebanelengde fra 2 200 meter til 2 400 meter.

Innenfor styringsrammen skal den nye lufthavnen finansieres av staten samt et fast tilskudd fra Rana kommune og lokalt næringsliv på 0,7 milliarder kroner. Avinor, som byggherre for prosjektet, bærer risikoen for kostnadene over prosjektets styringsramme. En styringsramme tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor, på vedtakstidspunktet, anser at man med 50 prosent sannsynlighet vil holde seg innenfor.

Det har i 2025 vært en godkjennelsesprosess mellom staten og EØS-tilsynet ESA for å sikre at finansieringen av prosjektet, basert på de økte rammene som ble gitt i revidert nasjonalbudsjett 2023, fortsatt er i tråd med EØS-avtalens regler for statsstøtte. De økte rammene ble godkjent av ESA i desember 2025.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise med samspill. Totalentreprenør er AF Gruppen Norge AS. I fase 1 (utviklingsfasen) av samspillet har Avinor og totalentreprenør samarbeidet om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandlet om målpris samt utarbeidet planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Endelig avtale med AF Gruppen Norge AS for fase 2 ble inngått i juni 2023, noe som innledet gjennomføringsfasen for totalentreprisen.

Økonomisk status

Per 31. desember 2025 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før mottatte/innregnede lokale og statlige tilskudd, 3 339,2 millioner kroner (2024: 2 034,8 millioner kroner). Etter mottatte lokale tilskudd og mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for årene 2021-2025, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet per 31. desember 2025 0,0 millioner kroner (2024: 0,0 millioner kroner). Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor.

Per 31. desember 2025 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 340,5 millioner kroner (2024: 186,2 millioner kroner) som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover utbetalte statlige og lokale tilskudd.

Endringer i premissene, samt endringer i prosjektets kompleksitet og samlede risikobilde, kan påvirke hvor stor andel av prosjektet Avinor må finansiere.

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana (Avinorkonsernet og Avinor AS):

		Presentasjon i resultat-regnskap og balanse	Note	2014-2023	2024	2025	Sum
Balanseførte prosjektutgifter per 31. desember							
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse			782,2	1 193,5	1 291,5	3 267,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse			(782,2)	(1 193,5)	(1 291,5)	(3 267,2)
Netto balanseførte prosjektutgifter				-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter							
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader			51,4	7,7	12,9	72,0
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	8		(51,4)	(7,7)	(12,9)	(72,0)
Netto resultatførte prosjektutgifter				-	-	-	-
Totale prosjektutgifter							
Påløpte prosjektutgifter				833,6	1 201,2	1 304,4	3 339,2
Innregning av tilskudd				(833,6)	(1 201,2)	(1 304,4)	(3 339,2)
Netto prosjektutgifter				-	-	-	-
Fordring/(forpliktelse) vedrørende tilskudd per 31. desember							
Tilskudd innregnet - akkumulert					2 034,8	3 339,2	
Mottatte tilskudd - akkumulert					(1 848,6)	(2 998,7)	
Fordring/(forpliktelse) tilskudd	Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler	16			186,2	340,5	

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

NOTE 14 Bruksretteiendeler

Konsernet som leietaker - balanseførte leieavtaler

Avinor AS og Avinorkonsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel, med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen. Ved første gangs innregning estimeres bruksretteiendelen til kost, som tilsvarer estimert leieforpliktelse. Bruksretteiendeler avskrives så over det korteste av kontraksperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Se note 22 for informasjon om balanseført leieforpliktelse knyttet til innregnede leieavtaler.

Spesifikasjon av bruksretteiendeler

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Inventar, maskiner med mer	Sum
Per 1. januar 2024					
Anskaffelseskost		12,5	504,4	6,0	522,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(4,9)	(185,3)	(5,0)	(195,2)
Balanseført verdi 1. januar		7,5	319,1	1,0	327,6
Regnskapsåret 2024					
Balanseført verdi 1. januar		7,5	319,1	1,0	327,6
Tilgang		159,1	38,1	-	197,2
Avgang		-	(0,5)	-	(0,5)
Avskrivninger	9	(3,8)	(40,6)	(0,4)	(44,7)
Balanseført verdi 31. desember		162,8	316,2	0,6	479,6
Per 31. desember 2024					
Anskaffelseskost		171,5	542,0	6,0	719,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(8,7)	(225,9)	(5,4)	(240,0)
Balanseført verdi 31. desember		162,8	316,2	0,6	479,6
Regnskapsåret 2025					
Balanseført verdi 1. januar		162,8	316,2	0,6	479,6
Tilgang		5,1	48,3	-	53,4
Avgang		-	(22,1)	-	(22,1)
Avskrivninger	9	(9,2)	(39,0)	(0,4)	(48,6)
Balanseført verdi 31. desember		158,7	303,4	0,2	462,3
Per 31. desember 2025					
Anskaffelseskost		176,6	568,2	6,0	750,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(17,9)	(264,8)	(5,8)	(288,5)
Balanseført verdi 31. desember		158,7	303,4	0,2	462,3
Avskrivningsperiode					
		3-30 år	3-20 år	1-4 år	
Avskrivningsmetode					
		Lineær	Lineær	Lineær	

Spesifikasjon av bruksretteiendeler

Avinor AS

Beløp i MNOK	Note	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Inventar, maskiner med mer	Sum
Per 1. januar 2024					
Anskaffelseskost		16,4	530,7	6,0	553,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(6,3)	(222,9)	(5,0)	(234,2)
Balanseført verdi 1. januar		10,1	307,8	1,0	318,9
Regnskapsåret 2024					
Balanseført verdi 1. januar		10,1	307,8	1,0	318,9
Tilgang		160,4	37,7	-	198,0
Avskrivninger	9	(3,9)	(55,3)	(0,4)	(59,7)
Balanseført verdi 31. desember		166,5	290,1	0,6	457,3
Per 31. desember 2024					
Anskaffelseskost		176,7	568,4	6,0	751,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(10,2)	(278,2)	(5,4)	(293,9)
Balanseført verdi 31. desember		166,5	290,1	0,6	457,3
Regnskapsåret 2025					
Balanseført verdi 1. januar		166,5	290,1	0,6	457,2
Tilgang		8,9	81,2	-	90,1
Avgang		-	(22,1)	-	(22,1)
Avskrivninger	9	(9,5)	(51,1)	(0,4)	(61,0)
Balanseført verdi 31. desember		165,9	298,1	0,2	464,2
Per 31. desember 2025					
Anskaffelseskost		185,6	627,5	6,0	819,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger		(19,7)	(329,4)	(5,8)	(354,9)
Balanseført verdi 31. desember		165,9	298,1	0,2	464,2
Avskrivningsperiode		3-30 år	3-20 år	1-4 år	
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	

NOTE 15 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 trafikkmonster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og fremtidige inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. desember 2025 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. desember 2025 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå.

Sentrale vurderinger og estimater

Den viktigste sentrale forutsetningen for å oppnå nødvendig resultatforbedring er realvekst i Avinors lufthavnavgifter. Samferdselsdepartementet bekreftet i brev av 20. november 2024 «Fastsetting av lufthavnavgifter for Avinors lufthavner» og i brev av 12. desember 2024 «Rammevedtak om Avinor AS’ start- og passasjeravgift i årene 2025-2029» at det med sitt flerårige

rammevedtak for avgifter har som mål å unngå nedskrivning av Avinors eiendeler. Samferdselsdepartementet har fulgt opp intensjonen i brevene gjennom avgiftsfastsettelsene for 2025 og 2026.

For den oppdaterte nedskrivningstesten per 31. desember 2025 benyttes perioden fra 2026 til og med 2031 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2032 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

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

	Lufthavnvirksomhet
Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2032 (millioner)	58,8
Resultatforbedring terminalåret 2032 (mrd. kr)	0,8
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	6,2 %

Nøkkelforutsetninger

Antall passasjerer terminalåret 2032

Antall passasjerer på 58,8 millioner i 2032 er basert på Avinors trafikkprognoser i perioden og en fremskrevet inntektsvekst på 2 prosent i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 2026 er fra Avinors trafikkanalysemodell og tar høyde for drivere innen både tilbudsside (tilbudte seter og flybevegelser) og etterspørselsside (utvikling i BNP, turisme og reisetrender). Det er også hensyntatt forventede endringer i lufthavnavgifter, myndighetenes reduserte priser på FOT-ruter og planlagt vedlikeholdsarbeid på lufthavner. For årene 2027-2031 er det lagt til grunn en estimert normalvekst for lufttrafikken, hvor det er sett spesielt på perioden 2015-2019 som sammenliknbar ut fra utviklingstrekk i norsk økonomi, valuta, turisme og generell tilbudssideutvikling. Estimerte effekter av økte lufthavnavgifter i prognoseperioden er hensyntatt. Veksttaktene for årene 2028-2029 er i stor grad sammenfallende med prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) som justeres for oppdaterte forventninger til utvikling i drivere som BNP, kjøpekraft, arbeidsledighet og andre indikatorer som kan påvirke fremtidig etterspørsel. Forventning om høyere CO2-

kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Basisscenarioet i TØIs langsiktige prognoser er beslektet med SSP2-scenarioet (Shared Socio-Economic Pathways). Forutsetningene i SSP2 er videre tatt med inn i usikkerhetsperspektivene i både SSP3- og SSP5- scenarionene. Avinors langsiktige trafikkutvikling vurderes til å være et sted mellom lavutslipps- og høytutslippsscenarioene benyttet i klimarisikoanalysene i IRO E1- avsnittet i bærekraftsrapporteringen.

Resultatforbedring terminalåret 2032

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

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

Vekstfaktor i terminalledd

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

Avkastningskrav etter skatt

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

Konklusjon

Gjennomført nedskrivingstest per 31. desember 2025 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Det er dermed ikke identifisert behov for nedskriving per balansedagen.

Sensitiviteter

Nedskrivingstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimer ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors

resultatforbedring gjennom økte lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 6 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 4,3 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 11,9 milliarder kroner som ville utløst en nedskriving på 10,2 milliarder kroner.

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

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

Beløp i MNOK		Verdi	Endring i verdi	Nedskriving	Nødvendig resultatforbedring for å opprettholde verdien
Endring passasjerer i terminalår	Passasjerer i 2031 (millioner)				
0 %	58,2	38 563	-	-	795
- 5 %	55,3	29 687	(8 876)	(7 205)	1 343
- 10 %	52,3	20 811	(17 752)	(16 081)	1 890
Endring vekst i terminalleddet	Vekst i terminalleddet				
0,0 %	2,0 %	38 563	-	-	795
- 0,5 %	1,5 %	37 925	(639)	-	815
- 1,0 %	1,0 %	37 409	(1 155)	-	835
Endring avkastningskrav	Avkastningskrav				
0,0 %	6,2 %	38 563	-	-	795
+ 0,5 %	6,7 %	33 819	(4 745)	(3 074)	1 116
+ 1,0 %	7,2 %	30 003	(8 560)	(6 889)	1 436

Underveistjenester

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

Norges innleverte ytelsesplan for referanseperiode 4 ble i 2025 underkjent. Avinor har utarbeidet en oppdatert ytelsesplan som ble godkjent av Samferdselsdepartementet i oktober 2025. Denne ble oversendt til Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, for vurdering og godkjenning. Usikkerheten i fremtidig regulering av inntekter i neste ytelsesperiode er vurdert som en nedskrivningsindikator per 31. desember 2025 og konsernet har gjennomført en oppdatert nedskrivningstest.

Sentrale vurderinger og estimater

Den oppdaterte nedskrivningsvurderingen hensyntar siste eksterne prognoser for trafikkutvikling og estimater for underveisavgifter, kostnader og investeringer. Underveistjenesten er i en fase med store myndighetspålagte investeringer som strekker seg forbi neste ytelsesplanperiode. For å komme til perioder med normaliserte kontantstrømmer er prognoseperioden utvidet til og med år 2034.

Nedskrivningstesten per 31. desember 2025 er basert på fire ulike scenarioer: base case scenario, oppsidescenario, trafikkrisikoscenario og inntektsrisikoscenario. Disse fire scenariene representerer ulike potensielle utfall knyttet til nivået på underveisavgiften, trafikkutvikling og effektiviseringskrav i referanseperiodene for årene 2026-2034. De fire scenariene er deretter risikovektet og tillagt en risikojusteringsfaktor. Inntreffer det mest negative scenariet kan dette utløse ytterligere nedskrivninger på rundt 80 millioner kroner. De andre scenariene indikerer potensiale for reversering av delvis eller hele nedskrivningen av eiendelsverdier som ble kostnadsført i 2024. Eventuell oppdatert vurdering av usikkerhet i fremtidig regulering kan ikke foretas før ytelsesplan for referanseperiode 4 blir godkjent.

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

Konklusjon

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2025 viser at bruksverdi forsvarer balanseført verdi av eiendelene. Det er dermed ikke identifisert behov for nedskrivning per balansedagen.

I mars 2026 har PRB foreslått at Norges reviderte ytelsesplan for RP4 godkjennes.

Mulighet for godkjenning av ytelsesplan ble reflektert i scenarioene i gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2025. Se note 28 for ytterligere informasjon.

NOTE 16 Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Kundefordringer		1 337,2	1 105,0	1 120,2	915,9
Påløpte, ikke fakturerte inntekter		244,8	217,8	103,2	90,2
Forskuddsbetalte driftskostnader		128,4	147,3	113,8	111,0
Fordring tilskudd nye lufthavner	13	442,1	193,6	442,1	193,6
Øvrige kortsiktige eiendeler		257,5	241,6	268,4	253,1
Kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler		2 409,9	1 905,3	2 047,7	1 563,8

Kundefordringer

Kundefordringer oppstår ved omsetning av varer eller tjenester som er innenfor den ordinære driftssyklusen. Dersom oppgjør forventes innen ett år eller mindre, klassifiseres fordringene som omløpsmidler. Dersom dette ikke er tilfellet, klassifiseres fordringene som anleggsmidler. Virkelig verdi av kundefordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi. Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Pålydende verdi kundefordringer		1 408,4	1 185,1	1 123,1	920,0
Nedskrivning for forventet tap på kundefordringer		(71,2)	(80,1)	(2,9)	(4,1)
Bokført verdi kundefordringer		1 337,1	1 105,0	1 120,2	915,9
Årets konstaterte tap på kundefordringer		(3,0)	(2,9)	(1,7)	(0,8)
Årets endring i forventet tap på kundefordringer		8,9	(9,2)	1,2	2,2
Årets kostnadsførte tap på kundefordringer	7	5,8	(12,0)	(0,5)	1,4

Spesifikasjon av endring i avsetning for tap

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Forventet tap 1. januar		(80,1)	(71,0)	(4,1)	(6,3)
Endelig konstatert i løpet av året		2,8	2,7	1,5	0,6
Økning i avsetning		(7,7)	(16,5)	(1,8)	(1,9)
Reduksjon i avsetning		13,7	4,8	1,5	3,4
Forventet tap 31. desember		(71,2)	(80,1)	(2,9)	(4,1)

Kredittrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer samt fremgangsmåte for verdsettelse av kundefordringene er nærmere omtalt i note 20.

Aldersanalyse av kundefordringene

Beløp i MNOK	Sum	Ikke forfalt	<30 d	31-60 d	61-90 d	>90 d
Avinorkonsernet						
2025	1 408,4	1 219,7	78,6	4,7	1,8	103,6
2024	1 185,1	1 019,4	79,6	4,1	-	82,0
Avinor AS						
2025	1 123,1	1 030,9	78,0	2,7	0,3	11,2
2024	920,0	837,3	80,4	2,3	-	-

Kundefordringer og andre fordringer i utenlandsk valuta

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Euro	222,3	202,3	-	-

NOTE 17 Pensjonsforpliktelser

Konsernet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Etablerte pensjonsordninger i konsernet tilfredsstiller disse reglene. Konsernet har vært dekket gjennom ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK), men har med virkning fra 1. januar 2019 lukket denne ordningen. Fra samme dato ble det innført innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon med frivillig/tvungen overgang for forskjellige deler av konsernet. Avinorkonsernet har fra 2019 følgelig hatt to hovedordninger for pensjoner, ytelsespensjon og innskuddspensjon..

Ytelsespensjon

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

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

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

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven).

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

Planendring pensjoner

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

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

Livsvarig AFP

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

Innregnet planendringseffekt knyttet til livsvarig afp utgjør i 2025 184,4 millioner kroner for Avinorkonsernet og 153,6 millioner kroner for Avinor AS.

Tidligpensjon

Regjeringen og partene i offentlig sektor er enige om ny avtale for yrkesgrupper som har særaldersgrenser, hvor yrkesgrupper med særaldersgrenser vil få et livsvarig tillegg/særalderspåslag (tidligpensjon). Påslaget er ment å sikre at yrkesgrupper med særaldersgrenser ikke får mindre i pensjon om de ønsker å gå av med pensjon tidligere enn ansatte uten særaldersgrenser. Reglene er vedtatt og gjeldende fra 2025 men iverksettes formelt først fra 2026.

Det er i 2025 innregnet negative planendringseffekter knyttet til tidligpensjon som utgjør 180,3 millioner kroner for Avinorkonsernet og 51,4 millioner kroner for Avinor AS.

Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Ordningen er finansiert over drift (usikret) og inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen som er spesifisert i tabellene nedenfor.

Pensjonsmidler

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

Netto pensjonsforpliktelse

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

Innskuddspensjon

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

Privat AFP

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

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

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

Pensjonskostnad

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP		(275,0)	(252,0)	(153,9)	(139,6)
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening		(180,1)	(206,9)	(140,7)	(166,5)
Planendring inkl avkorting/oppgjør		(2,9)	-	(91,2)	-
Rentekostnad		(498,0)	(427,0)	(301,3)	(257,1)
Avkastning på pensjonsmidlene		352,1	276,9	229,9	181,5
Ansattes egenandel (innskudd og ytelse)		51,6	48,7	36,7	34,4
Administrasjonskostnader		(2,7)	(2,7)	(2,5)	(2,5)
Arbeidsgiveravgift		(66,1)	(71,4)	(50,7)	(44,2)
Årets pensjonskostnad	6	(621,0)	(634,3)	(473,7)	(394,0)

Netto pensjonsforpliktelse ytelsespensjon

Forutsetninger benyttet for beregning av netto pensjonsforpliktelse

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

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

Uttakstilbøyligheten for særalderpensjon i Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS er estimert til 50% hvis >50 år, 35% hvis 55-40 år og 10% hvis<40 år. For Avinor Flysikring AS er tilsvarende estimer 90% hvis >55 år, 40% hvis 55-40 år og 10% hvis <40 år.

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

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

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsene er 18,7 år for konsernet og 16,5 for Avinor AS.

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	2025			2024		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelse 1. januar	12 191,3	818,6	13 010,0	12 257,3	750,3	13 007,6
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	125,6	36,0	161,5	185,7	52,0	237,7
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	2,9	-	2,9	-	28,9	28,9
Rentekostnad	467,9	30,1	498,0	403,4	23,5	427,0
Aktuariell gevinster og tap	(288,6)	239,7	(48,9)	(316,8)	(0,5)	(317,4)
Utbetaling pensjon	(357,9)	(40,5)	(398,4)	(338,2)	(35,6)	(373,8)
Brutto pensjonsforpliktelse 31. desember	12 141,3	1 083,8	13 225,1	12 191,3	818,6	13 010,0
Pensjonsmidler 1. januar	9 555,3	-	9 555,3	8 444,1	-	8 444,1
Avkastning på pensjonsmidler	352,1	-	352,1	280,0	-	280,0
Premieinnbetalinger	68,7	-	68,7	704,1	-	704,1
Administrasjonskostnad	(2,7)	-	(2,7)	(2,7)	-	(2,7)
Aktuarielle gevinster og tap	(32,6)	-	(32,6)	468,1	-	468,1
Utbetaling av pensjoner	(357,9)	-	(357,9)	(338,2)	-	(338,2)
Brutto pensjonsmidler 31. desember	9 583,0	-	9 583,0	9 555,3	-	9 555,3
Netto pensjonsforpliktelse	2 558,3	1 083,8	3 642,1	2 636,0	818,6	3 454,6
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	302,6	141,0	443,7	310,4	114,3	424,7
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31. desember	2 861,0	1 224,8	4 085,8	2 946,4	932,9	3 879,4
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	674,8	-	674,8	550,7	-	550,7
Forventet premiebetaling neste år	455,3	-	455,3	103,2	-	103,2
Forventet utbetaling neste år	367,7	38,6	406,3	348,4	29,3	377,7

Avinor AS

Beløp i MNOK	2025			2024		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelse 1. januar	7 783,6	259,3	8 042,9	7 756,4	233,0	7 989,4
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	114,1	10,1	124,2	161,9	27,5	189,4
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	91,2	-	91,2	-	28,9	28,9
Rentekostnad	293,3	8,1	301,3	250,8	6,3	257,1
Aktuariell gevinster og tap	(101,1)	57,0	(44,1)	(142,0)	(5,4)	(147,4)
Utbetaling pensjon	(260,0)	(37,5)	(297,5)	(243,5)	(30,9)	(274,4)
Brutto pensjonsforpliktelse 31. desember	7 921,1	297,0	8 218,1	7 783,6	259,3	8 042,9
Pensjonsmidler 1. januar	6 284,2	-	6 284,2	5 583,3	-	5 583,3
Avkastning på pensjonsmidler	229,9	-	229,9	184,6	-	184,6
Premieinnbetalinger	54,7	-	54,7	473,7	-	473,7
Administrasjonskostnad	(2,5)	-	(2,5)	(2,5)	-	(2,5)
Aktuarielle gevinster og tap	(9,9)	-	(9,9)	288,5	-	288,5
Utbetaling av pensjoner	(260,0)	-	(260,0)	(243,5)	-	(243,5)
Brutto pensjonsmidler 31. desember	6 296,4	-	6 296,4	6 284,2	-	6 284,2
Netto pensjonsforpliktelse	1 624,7	297,0	1 921,7	1 499,3	259,3	1 758,7
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	186,1	37,2	223,3	174,5	36,3	210,8
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31. desember	1 810,7	334,2	2 144,9	1 673,8	295,6	1 969,5
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	425,8	-	425,8	349,7	-	349,7
Forventet premiebetaling neste år	325,1	-	325,1	83,4	-	83,4
Forventet utbetaling neste år	267,2	35,6	302,8	250,8	24,6	275,4

Endringer i forpliktelsen

Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar		3 879,4	5 207,7	1 969,5	2 741,7
Resultatført pensjonskostnad		343,5	384,0	221,6	256,0
Premiebetalinger		(77,4)	(743,4)	(67,2)	(495,9)
Administrasjonskostnader		3,0	4,3	2,8	4,0
Utbetaling - usikrede ordninger		(45,5)	(40,0)	(42,1)	(34,8)
Estimatavvik mot utvidet resultat		(21,3)	(965,7)	(41,8)	(534,0)
Planendringer		4,1	32,5	102,2	32,5
Netto pensjonsforpliktelse 31. desember		4 085,8	3 879,4	2 144,9	1 969,5

Premiefastsettelse ytelse

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

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

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

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	2025		2024	
	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	(2 160)	2 805	(2 162)	2 801
Lønnsvekst	182	(186)	379	(335)
G-regulering	1 160	(972)	992	(805)
Pensjonsregulering	1 349	(1 150)	1 343	(1 147)

Avinor AS

Beløp i MNOK	2025		2024	
	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	(1 238)	1 593	(1 212)	1 554
Lønnsvekst	141	(119)	273	(237)
G-regulering	576	(463)	432	(334)
Pensjonsregulering	830	(708)	808	(691)

NOTE 18 Andre avsetninger for forpliktelser

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

Spesifikasjon av andre avsetninger og forpliktelser

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Sluttavtaler	Miljø	Annet	Sum
Avsetning 1. januar 2024	5,3	842,9	6,8	855,1
Justering klassifisering **	-	15,0	-	15,0
Endring avsetning	-	154,9	1,5	156,4
Benyttet	(2,0)	(160,8)	-	(162,8)
Nåverdieffekt	-	(21,1)	-	(21,1)
Avsetning 31. desember 2024	3,3	831,0	8,3	842,6
Klassifisert som andre avsetninger og forpliktelser	-	831,0	8,3	839,4
Klassifisert som leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld *	3,3	-	-	3,3

Avsetning 1. januar 2025	3,3	831,0	8,3	842,6
Endring avsetning		13,4	1,4	14,7
Benyttet	(3,3)	(166,4)		(169,8)
Nåverdieffekt		25,4		25,4
Avsetning 31. desember 2025	-	703,4	9,7	713,1

Avinor AS

Beløp i MNOK	Sluttavtaler	Miljø	Annet	Sum
Avsetning 1. januar 2024	1,5	817,3	6,8	825,6
Justering klassifisering **	-	15,0	-	15,0
Endring avsetning	-	155,0	1,5	156,5
Benyttet	(1,5)	(138,2)	-	(139,7)
Nåverdieffekt	-	(20,8)	-	(20,8)
Avsetning 31. desember 2024	-	828,3	8,3	836,7

Avsetning 1. januar 2025	-	828,3	8,3	836,7
Endring avsetning		19,7	1,4	21,0
Benyttet		(170,3)		(170,3)
Nåverdieffekt		25,4		25,4
Avsetning 31. desember 2025	-	703,1	9,7	712,8

* Inngår i avsetningslinjen påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl. feriepenger), som er del av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.
** I forbindelse med gjennomgang av avsetninger ble det vurdert at deler av en avsetning gjort i 2022 knyttet til oppryddingsarbeider for tilbakestilling av leide tomtarealer var å anse som miljøoppryddingskostnad.

Sluttavtaler

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

Ordninger knyttet til gavepensjoner som konsernet benytter som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig, er ordninger som er finansiert over drift (usikret). Disse gavepensjonsordningene inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen for konsernet (se note 17).

Miljø

PFAS er fluor organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene hvor de nå lekker ut til 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 flere lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning. Det er gjennomført betydelige supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

Avinor 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.

Erfaring med gjennomføring av opprydding på ulike lokaliteter viser at tiltak gjennomføres både til lavere og høyere kostnad enn forutsatt. Dette skyldes at det er flere usikre variabler som ligger til grunn for estimert oppryddingskostnad, som usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurensset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

I løpet av 2025 er det gjennomført oppryddingsarbeid på lokaliteter ved lufthavnene i Tromsø og Kirkenes. I tillegg er det gjennom 2025 arbeidet med utarbeidelse av flere tiltaksplaner og generelt med kartlegging av omfang forurensning ved flere lokaliteter.

Avsetningen per årsslutt er basert på vurdering av oppryddingskostnaden på konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av tiltaksplaner. Det er også gjort påslag i avsetningen for å ta høyde for usikkerheter knyttet omfang av oppryddingsarbeid på flere lokaliteter. Estimert avsetning er nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres i løpet av de neste sju årene.

NOTE 19 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK	Note	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Leverandørgjeld		1 122,6	1 045,1	1 026,7	965,2
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)		622,9	620,4	430,5	420,7
Påløpte drifts- og investeringskostnader		309,6	327,7	322,3	344,2
Påløpte rentekostnader		351,8	359,6	351,8	359,6
Forskudd fra kunder		213,3	205,7	175,7	167,6
Skyldige offentlige avgifter		137,8	171,0	105,9	117,2
Øvrig kortsiktig gjeld		157,0	217,1	156,0	195,9
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		2 914,9	2 946,6	2 568,8	2 570,4

Noter finansielle eiendeler og gjeld

NOTE 20 Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko, som gjelder både Avinorkonsernet som helhet og Avinor AS. Finansiell risiko defineres her som likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftpriserisiko og refinansieringsrisiko. Konsernets finanspolicy regulerer den overordnede risikostyringen og fokuserer på å begrense volatiliteten i konsernets finansielle resultater.

Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer i tillegg til å inngå låneavtaler med fast rente.

Den finansielle risikostyringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det er etablert retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, krafthandel, avlastning av finansiell risiko ved kjøp av ting- og ansvarsforsikring samt styring av finansiering og overskuddslikviditet.

Se også omtale av finansielle eiendeler og forpliktelser herunder sikring i note 21.

Markedsrisiko

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter, kostnader og investeringer i utenlandsk valuta.

Valutaeksposeringen er i hovedsak mot euro, amerikanske dollar, svenske kroner og britiske pund. Konsernet benytter primært valutaterminer for å håndtere risikoen. Valutaterminer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko knyttet til euro gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. For kostnader og investeringer har konsernet valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta. I den grad valutainntekter ikke brukes til egne utbetalinger i valuta, selges valutainntektene på termin. Konsernet inngår også valutaterminkontrakter knyttet til utbetalinger for større kontrakter i utenlandsk valuta.

Konsernets obligasjonsgjeld i euro sikres gjennom kjøp av rente- og valutabytteavtaler. Avinor benytter sikringsbokføring ved bokføring av rente- og valutabytteavtaler.

Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter. Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger. Alle rentebytteavtaler er balanseført til virkelig verdi.

Per 31. desember 2025 har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen 2 480 millioner kroner (2024: 2 580 millioner korner) inngått med flytende rente. Konsernet har i tillegg inngått rentebytteavtaler fra fast til flytende rente for obligasjonslån for en hovedstol lik 2 781 millioner kroner (2024: 4 075 millioner kroner). Nettoeksposering mot flytende rente for obligasjonslån og banklån utgjør dermed til sammen en hovedstol på 5 261 millioner (2024: 6 655 millioner kroner).

I henhold til konsernets finansstrategi skal minimum 60 prosent av konsernets brutto langsiktige gjeld skal være rentesikret. Med langsiktig menes gjeld med mer enn 12 måneder til forfall. Rentesikringen skal gjøres enten via utstedelse av obligasjoner eller terminlån til fast rente eller via inngåelse av rentesikringsderivater. Konsernet har ved utgangen av 2025 80 prosent av sin langsiktig rentebærende gjeld til fast rente. Per 31. desember 2025 er alle rentederivater bokført etter regler for sikringsbokføring.

Konsernets rentebytteavtaler har følgende forfall, hovedstol og gjennomsnittlig rente:

Avinorkonsernet og Avinor AS			
	Hovedstol	2025	2024
2025	2 530		4,24 %
2027	4 440	3,02 %	3,02 %
2030	5 589	3,61 %	3,59 %
2034	5 854	4,69 %	4,91 %

Følgende tabell viser sensitivitet for endringer i rentenivå på 0,50 og 1,50 prosent per balansedato. Beregningene hensyntar alle rentederivater. En økning i rentenivået reduserer konsernets resultat før skatt.

Avinorkonsernet og Avinor AS

Beløp i MNOK	Endring i rentenivået i basispunkter	Effekt på resultat før skatt	Effekt på egenkapital
2025			
	+50	(26,4)	(20,6)
	-50	26,4	20,6
	+150	(79,3)	(61,9)
	-150	79,3	61,9
2024			
	+50	(33,8)	(26,3)
	-50	33,8	26,3
	+150	(101,3)	(79,0)
	-150	101,3	79,0

Gjennomsnittlig rente på konsernets ulike kategorier av gjeldsfinansiering, inkludert tilhørende rentesikringsderivater, per 31. desember:

	2025	2024
Obligasjonslån	3,90 %	4,02 %
Banklån	4,19 %	4,34 %

Avinor har samlede innlån per 31.desember 2025 på 23 487 millioner kroner (2024: 27 593 millioner kroner), samt en ubenyttet revolverende trekkfasilitet og kassekreditt med ramme på totalt 6 300 millioner kroner (2024: 4 300 millioner kroner).

Kraftprisisiko

Avinor er eksponert for svingninger i kraftprisen gjennom å være en forbruker av elektrisk kraft. Konsernet gjør derfor kraftsikringer for å oppnå økonomisk forutsigbarhet. Tidshorisonten for sikring av kraftkontrakter er inneværende år pluss inntil fem år. Sikringene gjøres gjennom en blanding av daglige sikringer med mindre volum samt noen sikringer med større volum. Konsernet har som strategi å ha fullsikret forventet forbruk for det kommende året før årsskifte.

Det er inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Kontraktene bokføres som finansielle instrumenter. Per 31.desember 2025 er det inngått kontrakter som dekker 100 prosent av forventet forbruk i 2026 til en snittpris lik rundt 46 euro per MWh. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per årsslutt angir effekten på resultat før skatt om prisene på kraftsikringer hadde økt med 20 prosent:

Beløp i MNOK	2025	2024
20 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	52,1	45,0

Kredittrisiko

Konsernet har i det vesentlige kredittrisiko knyttet til flyselskaper, leietakere og luftfartsrelaterte næringer. Konsernet har kredittrisiko knyttet til tre vesentlige kunder. Konsernet vurderer at det i en normalsituasjon er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap. Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler. Se note 16 for ytterligere spesifikasjon av kundefordringer og tilhørende tapsavsetninger.

Maksimal risikoeksponering illustreres av de bokførte beløpene av de finansielle eiendelene, inkludert derivater i Avinors balanse. Avinors policy er at motparter i finansielle kontrakter, inkludert derivattransaksjoner, skal ha minimum kredittrating på BBB+ eller tilsvarende, slik at den oppfattede kredittrisikoen er begrenset. På dette grunnlaget anser Avinor kredittrisikoen knyttet til derivater i sin balanse som liten. Konsernets vurdering er at maksimal kreditteksponering illustreres av de bokførte beløpene av kundefordringer og andre kortsiktige eiendeler. Manglende evne fra Avinor til å effektivt håndtere sine kredittrisikoer kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

Konsernet vurderer kredittrisikoen knyttet til bankinnskudd som lav. Innskuddene er plassert i banker med høy kredittvurdering. I perioder med høye bankinnskudd fordeles innskuddene på flere banker. Konsernet har strenge retningslinjer for valg av bankforbindelser og overvåker kredittvurderingene av bankforbindelsene løpende. Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa3 og AA- (Moody's og Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer

Kredittrisiko i finansielle instrumenter som ikke er forfalt eller som ikke har vært gjenstand for nedskrivning, kan vurderes ved bruk av ekstern kredittvurdering (hvis tilgjengelig) eller historisk informasjon om brudd på kredittbetingelser.

Klassifisering av historisk informasjon (kundefordringer som ikke har vært gjenstand for nedskrivning):

- Gruppe 1 – nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)
- Gruppe 2 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.
- Gruppe 3 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser.

Det har forekommet tilfeller hvor det er avtalt nedbetalingsordninger med kunder for å gjøre opp forfalt gjeld.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at konsernet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Konsernet skal til enhver tid ha en likviditetsreserve som er tilstrekkelig til å drive virksomheten i minst tolv måneder. Se note 21 for omtale av likviditetsbeholdninger og ubenyttede trekkfasiliteter.

Tabellene nedenfor gir en oversikt over forfallsstrukturen for konsernets finansielle forpliktelser per 31. desember, i nominelle beløp. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betalingen kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelsen kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i kategorien «under 1 mnd».

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert nedenfor, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av allerede igangsatte infrastrukturprosjekter og nødvendige investeringer. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert under og andre planlagte investeringsaktiviteter. Se også note 21 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

Forfallstruktur finansielle forpliktelser

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Note	Gjenværende periode					Totalt
		under 1 mnd	1-3 mnd	3-12 mnd	1-5 år	over 5 år	
31. desember 2025							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		13,8	170,1	2 189,1	15 947,5	8 398,5	26 719,0
Leieforpliktelser	22	4,8	9,6	43,2	263,1	316,9	637,6
Andre forpliktelser	18	25,5	51,0	229,4	452,0	-	757,9
Leverandørgjeld	19	752,1	370,5	-	-	-	1 122,6
Annen kortsiktig gjeld **	19	483,7	238,3	-	-	-	722,0
Sum		1 280,0	839,4	2 461,7	16 662,6	8 715,4	29 959,1
31. desember 2024							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		33,2	173,4	3 808,1	12 053,3	14 819,9	30 887,9
Leieforpliktelser	22	4,6	9,3	41,7	257,3	342,5	655,5
Andre forpliktelser	18	23,8	47,7	214,5	593,9	-	879,8
Leverandørgjeld	19	700,2	344,9	-	-	-	1 045,1
Annen kortsiktig gjeld **	19	522,0	257,1	-	-	-	779,2
Sum		1 283,9	832,3	4 064,3	12 904,5	15 162,4	34 247,5

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter)
** Består av postene påløpte rentekostnader, forskudd fra kunder og øvrig kortsiktig gjeld

Avinor AS

Beløp i MNOK	Note	Gjenværende periode					Totalt
		under 1 mnd	1-3 mnd	3-12 mnd	1-5 år	over 5 år	
31. desember 2025							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		13,8	170,1	2 189,1	15 947,5	8 398,5	26 719,0
Leieforpliktelser	22	6,1	12,1	54,7	290,9	258,3	622,1
Andre forpliktelser	18	25,5	50,9	229,2	452,0	-	757,6
Leverandørgjeld	19	687,9	338,8	-	-	-	1 026,7
Annen kortsiktig gjeld **	19	457,9	225,5	-	-	-	683,4
Sum		1 191,1	797,5	2 473,0	16 690,4	8 656,8	29 808,8
31. desember 2024							
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *		33,2	173,4	3 808,1	12 053,3	14 819,9	30 887,9
Leieforpliktelser	22	5,8	11,6	52,2	267,1	278,5	615,3
Andre forpliktelser	18	23,3	46,6	209,9	593,9	-	873,7
Leverandørgjeld	19	646,7	318,5	-	-	-	965,2
Annen kortsiktig gjeld **	19	484,5	238,6	-	-	-	723,1
Sum		1 193,5	788,8	4 070,2	12 914,3	15 098,4	34 065,2

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter)
** Består av postene påløpte påløpte rentekostnader, forskudd fra kunder og øvrig kortsiktig gjeld

NOTE 21 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Finansielle eiendeler

Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: Virkelig verdi med verdiendringer over resultat og amortisert kost. Klassifiseringen av disse blir bestemt av instrumentets kontraktsmessige kontantstrømmer og av den forretningsmodell som instrumentene holdes innenfor.

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

Finansielle eiendeler til amortisert kost består av finansielle eiendeler som oppfyller følgende kriterier: Den finansielle eiendelen holdes innenfor en forretningsmodell med den hensikt å motta kontraktsmessige kontantstrømmer, og de finansielle eiendelenes kontraktsmessige vilkår medfører at konsernet på forutbestemte datoer mottar kontantstrømmer som kun består av tilbakebetaling av hovedstol samt renter på gjenværende hovedstol.

Finansielle eiendeler til amortisert kost er klassifisert som «Andre finansielle anleggsmidler», «Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer» eller «Kontanter og kontantekvivalenter» i balansen.

Andre fordringer er knyttet til periodisering av leieinntekter.

Regnskapsføring og måling

Vanlige kjøp og salg av finansielle eiendeler regnskapsføres på avtaletidspunktet, som er den dagen konsernet forplikter seg til å kjøpe eller selge eiendelen. Alle finansielle eiendeler som ikke regnskapsføres til virkelig verdi med verdiendring over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av direkte henførbare transaksjonsutgifter, med unntak av kundefordringer som balanseføres første gang til transaksjonsprisen i tråd med IFRS 15. I etterfølgende perioder måles disse til amortisert kost. Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi med verdiendring over resultat regnskapsføres ved anskaffelsen til virkelig verdi og transaksjonskostnader resultatføres. Finansielle eiendeler fjernes fra balansen når rettighetene til å motta kontantstrømmer fra investeringen opphører eller når disse rettighetene er blitt overført og konsernet i hovedsak har overført all risiko og hele gevinstpotensialet ved eierskapet.

Verdifall på finansielle eiendeler

Avinorkonsernet har finansielle eiendeler som omfattes av nedskrivningsreglene, men reglene er kun vurdert som vesentlige for kundefordringer.

For kundefordringer uten vesentlige finansieringskomponenter benyttes en forenklet modell, hvor det avsettes for forventet tap over hele levetiden fra første gangs balanseføring. Konsernet har etablert en avsetningsmodell basert på tidligere historiske tapserfaringer, hensyntatt ny informasjon samt særskilt kjennskap til enkeltdebitorer, bransjer- og konjunkturutvikling.

I note 16 er aldersfordeling og tapsavsetninger for kundefordringer spesifisert.

Finansielle forpliktelser

Klassifisering

Konsernet klassifiserer og måler alle finansielle forpliktelser til amortisert kost med unntak for derivater som måles og klassifiseres som virkelig verdi over resultat.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

Finansielle forpliktelser til amortisert kost er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliknelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

Kontanter og kontantekvivalenter

Kontanter og kontantekvivalenter består i sin helhet av bankinnskudd.

Trekkrettighet

Avinorkonsernet har en revolverende trekkfasilitet pålydende 6 000 millioner kroner (forfall 2030) og en kassekreditt på 300 millioner kroner knyttet til konsernkontoordningen i Nordea Bank. Det har aldri vært foretatt trekk på disse fasilitetene.

For konsernets revolverende trekkfasilitet er det krav om egenkapitalandel på minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Konsernkontosystem

Avinorkonsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkontoinnehaver. Dette innebærer at kontantbeholdningene i alle datterselskapene formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinorkonsernet har gjort.

Bankgarantier

Det er etablert bankgarantier for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Bankgarantien er på 195 millioner kroner og dekker alle selskap med ansatte i Avinorkonsernet. Stilte bankgarantier overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31. desember 2025.

Lån

Ved førstegangsinnregning måles lån til pålydende korrigert for eventuell over-/underkurs og fratrukket transaksjonskostnader som er direkte henførbare til lånet. I etterfølgende perioder måles lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente-metoden. Lån sikret ved virkelig verdi sikring måles amortisert kost justert for endringer i verdi som skyldes sikret risiko. Lån klassifiseres som kortsiktig gjeld med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato.

Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Langsiktige leieforpliktelser	446,6	459,8	431,6	424,4
Obligasjonslån *	20 189,1	21 239,6	20 189,1	21 239,6
Banklån *	1 770,6	2 297,7	1 770,6	2 297,7
Annen langsiktig gjeld *	51,2	49,5	51,2	49,5
Langsiktige lån og leieforpliktelser	22 457,5	24 046,6	22 442,5	24 011,3
Kortsiktige leieforpliktelser	56,6	54,6	71,7	68,5
Obligasjonslån **	1 000,0	3 528,4	1 000,0	3 528,4
Banklån **	527,1	527,1	527,1	527,1
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	1 583,7	4 110,1	1 598,8	4 124,0
Totale lån og leieforpliktelser	24 041,3	28 156,8	24 041,3	28 135,2

* Inngår i balanselinjen annen langsiktig gjeld
** Inngår i balanselinjen første års avdrag langsiktig gjeld

Lånebevegelser

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Balanseført verdi 1. januar	28 156,8	24 555,8	28 135,2	24 550,3
Opptak av langsiktig lån	-	5 780,9	-	5 780,9
Nedbetaling av langsiktig lån	(3 054,2)	(832,6)	(3 054,2)	(832,6)
Nedbetaling av leieforpliktelser *	(42,4)	(40,5)	(57,5)	(57,9)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	1 650,0	-	1 650,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	(3 149,9)	-	(3 149,9)
Netto lånebevegelser	(3 096,6)	3 407,9	(3 111,7)	3 390,5
Andre endringer leieforpliktelser	41,6	186,2	78,4	186,9
Valuta-/ verdiendring lån	(1 060,6)	6,9	(1 060,6)	7,5
Balanseført verdi 31. desember	24 041,3	28 156,8	24 041,3	28 135,2

* Nedbetaling av eksterne leieforpliktelser er presentert på linjen nedbetaling av rentebærende gjeld i kontantstrømoppstillingen.

Avdragsprofil lån

Avinorkonsernet og Avinor AS, 31. desember 2025

Beløp i MNOK	2027	2028	2029	2030	2031	Deretter	Sum
Obligasjonslån	4 439,5	2 000,0	-	5 588,5	1 000,0	7 161,1	20 189,1
Banklån	527,1	363,5	200,0	200,0	200,0	280,0	1 770,6
Balanseført verdi 31. desember	4 966,6	2 363,5	200,0	5 788,5	1 200,0	7 441,1	21 959,7

Avinorkonsernet og Avinor AS, 31. desember 2024

Beløp i MNOK	2026	2027	2028	2029	2030	Deretter	Sum
Obligasjonslån	1 000,0	4 439,5	2 000,0	-	5 588,5	8 211,6	21 239,6
Banklån	527,1	527,1	363,5	200,0	200,0	480,0	2 297,7
Balanseført verdi 31. desember	1 527,1	4 966,6	2 363,5	200,0	5 788,5	8 691,6	23 537,3

Obligasjonslån

Avinorkonsernets sine obligasjonslån per 31. desember 2025 fordeler seg som følger:

Pålydende	Forfall	Rente
1 000 millioner kroner	2026	3 mnd NIBOR pluss 1,20 prosent p.a.
500 millioner euro	2027	1,25 prosent p.a.
2 000 millioner kroner	2028	4,45 prosent p.a.
500 millioner euro	2030	0,75 prosent p.a.
1 000 millioner kroner	2031	2,38 prosent p.a.
500 millioner euro	2034	3,50 prosent p.a.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors utstedte obligasjoner.

Banklån

Avinorkonsernets utestående banklån fordeler seg som følger:

Motpart	Forfall	Rente	Utestående 31.12.2025 (MNOK)	Utestående 31.12.2024 (MNOK)
Den Europeiske Investeringsbanken	2028	4,58 prosent p.a.	318	445
Den Europeiske Investeringsbanken	2028	1,87 prosent p.a.	500	700
Den Nordiske Investeringsbank	2031	6 mnd NIBOR pluss 0,55 prosent p.a.	720	840
Den Nordiske Investeringsbank	2035	6 mnd NIBOR pluss 0,66 prosent p.a.	760	840

I låneavtalene med Den Europeiske Investeringsbanken og Den Nordiske Investeringsbank kreves egenkapitalandel minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Kategorier av finansielle instrumenter i balansen

Avinorkonsernet og Avinor AS

Finansielle instrumenter i konsernet og Avinor AS er klassifisert i følgende kategorier:

- Amortisert kost
- Virkelig verdi med verdiendringer i resultatregnskapet
- Sikringsinstrumenter

Med unntak av derivater, som klassifiseres som sikringsinstrumenter eller til virkelig verdi med verdiendringer i resultatregnskapet, klassifiseres og måles alle finansielle eiendeler og forpliktelser til amortisert kost.

Virkelig verdi av derivater i Avinorkonsernet utgjør 1 509,7 millioner kroner per 31. desember 2025 (2 636,7 millioner kroner per 31. desember 2024). Virkelig verdi av derivater i Avinor AS utgjør 1 513,8 millioner kroner per 31. desember 2025 (2 656,4 millioner kroner per 31. desember 2024). Derivater er nærmere spesifisert i note 21.

Vurdering av virkelig verdi

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

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

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

Verdsettelsesmetode for virkelig verdi

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

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

Alle balanseførte derivater i konsernet er verdsatt i nivå 2 i virkelig verdi hierarkiet.

Sammenligning balanseførte verdier og virkelig verdi

Avinorkonsernet har eksterne obligasjonslån og banklån, som i sin helhet er tatt opp i morselskapet Avinor AS.

Nedenstående tabell gir informasjon om balanseførte verdier og virkelige verdier:

Beløp i MNOK	Verdsettelsesnivå for virkelig verdi	2025		2024	
		Balanseført verdi	Virkelig verdi	Balanseført verdi	Virkelig verdi
Obligasjonslån	Nivå 2	21 189,1	20 856,0	24 768,1	24 162,9
Banklån	Nivå 2	2 297,7	2 570,3	2 824,8	2 822,6

For annen rentebærende gjeld er det vurdert at balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi.

Derivater og sikring

Derivater balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås, og deretter løpende til virkelig verdi. Regnskapsføringen av tilhørende gevinster og tap avhenger av hvorvidt derivatet er utpekt som et sikringsinstrument, og hvis dette er tilfelle, typen av sikring.

Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

- En sikring av virkelig verdi av en balanseført eiendel, forpliktelse eller ikke regnskapsført bindende tilsagn (virkelig verdi sikring) eller
- En sikring av variabilitet i kontantstrømmer fra en balanseført eiendel (kontantstrømsikring)

Sikringseffektiviteten vurderes basert på økonomisk sammenheng mellom sikringsinstrument og sikringsobjekt, samt at kredittrisiko ikke skal dominere verdiendringene til sikringsinstrumentet. Effektiviteten vurderes fremadskuende.

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

Konsernet definerer som hovedregel sine derivater knyttet til innlån som sikringsderivat, og benytter seg derfor som hovedregel av sikringsbokføring når det gjelder disse sikringsderivatene.

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. For kraft benyttes bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Disse sikringene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring. Endringer i virkelig verdi på kraftpriskontrakter resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringer i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse. Virkelig verdi sikring benyttes for sikringsaktiviteter i de tilfeller konsernet har inngått fastrenteavtaler i utenlandsk valuta som er swappet til flytende rente i norske kroner. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under «netto effekt valuta og derivater». Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som utpekes og kvalifiserer som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som «netto effekt valuta og derivater».

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet når den sikrede risikoen påvirker resultatet. Gevinsten eller tapet som knytter seg til den effektive del av rentebytteavtalen som sikrer flytende rente lån resultatføres under «netto effekt valuta og derivater».

Når et sikringsinstrument utløper eller selges, eller når en sikring ikke lenger tilfredsstillr kriteriene for sikringsbokføring, forblir samlet gevinst eller tap ført over utvidet resultat i egenkapitalen og blir omklassifisert til resultatet samtidig med at den planlagte transaksjonen blir resultatført. Hvis en planlagt transaksjon ikke lenger forventes å inntreffe, omklassifiseres balanseført beløp i egenkapitalen umiddelbart til resultatregnskapet.

Kostnader ved sikring («cost of hedging»)

Virkelig verdi av en rente- og valutaswap (sikringsinstrument) knyttet til sikring av obligasjonslån i euro (sikringsobjekt) vil inkludere en basisspread. En basisspread reflekterer et påslag (eller fradrag) i renten som oppstår når man bytter finansiering mellom to valutaer fordi markedet ikke er i perfekt balanse. En basisspread påvirker virkelig verdi av sikringsinstrumentet, men ikke sikringsobjektet. Endringer i basisspread føres over utvidet resultat og inngår som en del av sikringsreserver i oppstilling over endringer i egenkapitalen.

Derivater

Rente- og valutaswap knytter seg til sikring av obligasjonslån i euro. Konsernet sikrer fullt ut valutarisiko fra euro til norske kroner. I tillegg er renterisiko i euro sikret til renter i norske kroner. Rentebetalingene er delvis sikret til fast rente og resterende til flytende rente i norske kroner.

Tabellen nedenfor viser derivater og etablerte sikringsrelasjoner knyttet til konsernets obligasjonslån per 31. desember 2025 samt klassifisering i regnskapet.

	Forfall	Nominelt beløp	Rente	Klassifisering
Obligasjonslån (2017 - 2027)				
Sikringsobjekt				
Obligasjonslån	2027	EUR 500 millioner	1,25 prosent p.a. (EUR)	Amortisert kost
Sikringsinstrument				
Rente- og valutaswap	2027	EUR 500 millioner	3,02 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Obligasjonslån (2020 - 2030)				
Sikringsobjekt				
Obligasjonslån	2030	EUR 500 millioner	0,75 prosent p.a. (EUR)	Amortisert kost
Sikringsinstrumenter				
Rente- og valutaswap	2030	EUR 500 millioner	3 md NIBOR + 1,32 prosent p.a.	Virkelig verdi sikring/ kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,20 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,22 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	3,57 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	4,08 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 750 millioner	5,00 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2030	NOK 839 millioner	5,06 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Obligasjonslån (2024 - 2034)				
Sikringsobjekt				
Obligasjonslån	2034	EUR 500 millioner	3,50 prosent p.a. (EUR)	Amortisert kost
Sikringsinstrumenter				
Rente- og valutaswap	2034	EUR 500 millioner	3 md NIBOR + 0,86 prosent p.a.	Virkelig verdi sikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,39 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,24 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring
Renteswap	2034	NOK 1 000 millioner	4,25 prosent p.a. (NOK)	Kontantstrømsikring

Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

Valutatermin- og energikontrakter defineres ikke som regnskapsmessig sikringsinstrument og er klassifisert som eiendel og/eller forpliktelse.

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2025 er 255 millioner kroner (2024: 206 millioner kroner).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2025 er 293 millioner kroner (2024: 325 millioner kroner).

Gevinst og tap ført i utvidet resultat på rentebytteavtaler per 31. desember 2025 vil kontinuerlig reversere i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt.

Maksimal eksponering for kredittrisiko på rapporteringstidspunktet er virkelig verdi av derivater klassifisert som eiendeler i balansen.

Avinorkonsernet og Avinor AS

Tabellene nedenfor viser virkelig verdi for konsernets derivater per 31. desember 2025 og 31. desember 2024 gruppert i tråd med etablerte sikringsrelasjoner. Tabellene viser årets endring i virkelig verdi og hvordan endringen er innregnet i resultatregnskapet og utvidet resultat.

For kontantstrømsikringer skyldes endringer innregnet i resultatregnskapet valutasikring av hovedstol for obligasjonslånene i euro. Det er samtidig innregnet en valutaendring i resultatregnskapet ved omregning av hovedstol fra euro til norske kroner som nøytraliserer resultateffekten av kontantstrømsikringene. Se note 10 for spesifikasjon av finanskostnader og finansinntekter.

For virkelig verdi sikringene skyldes endringene innregnet i resultatregnskapet valutasikring av hovedstol og rentebetalinger for obligasjonslånene i euro. Det er samtidig innregnet en verdiendring knyttet til obligasjonslånene i euro som nøytraliserer resultateffekten av virkelig verdi sikringene. Se note 10 for spesifikasjon av finanskostnader og finansinntekter.

Tabellen med over lånebevegelser tidligere i note 21 viser valuta-/verdiendringer i 2025 og 2024 innregnet i resultatregnskapet og balanseført verdi av obligasjonslån i euro.

Avinorkonsernet og Avinor AS, 31. desember 2025

Beløp i MNOK	Forfall	Virkelig verdi	Endring i 2025	Resultatregnskap	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
Obligasjonslån (2015 - 2025)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2025	-	(997,6)	(999,5)	1,8	-
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2025	-	13,0	13,6	(0,7)	-
Obligasjonslån (2017 - 2027)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2027	1 472,7	11,2	40,8	(29,7)	(7,5)
Obligasjonslån (2020 - 2030)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2030	(12,0)	14,9	5,9	9,0	(259,9)
Renteswaper	2030	397,6	(82,0)	-	(82,0)	310,7
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2030	(468,0)	33,6	68,6	(35,0)	(9,4)
Obligasjonslån (2024 - 2034)						
Kontantstrømsikring						
Renteswaper	2034	113,9	2,1		2,1	88,8
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2034	18,6	(187,5)	(190,2)	2,8	(35,7)
Ikke regnskapsmessig sikring						
Valutaterminkontrakter	2026	(0,7)	(1,7)	(1,7)		
Energikontrakter	2026	(12,2)	67,1	67,1		
Sum		1 509,7	(1 127,0)	(995,4)	(131,6)	87,0

Avinorkonsernet og Avinor AS, 31. desember 2024

Beløp i MNOK	Forfall	Virkelig verdi	Endring i 2024	Resultatregnskap	Utvidet resultat	Akkumulert verdi i egenkapital
Obligasjonslån (2015 - 2025)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2025	997,6	34,0	2,0	32,0	(1,4)
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2025	(13,0)	38,0	37,3	0,7	0,5
Obligasjonslån (2017 - 2027)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2027	1 461,5	(65,6)	(198,1)	132,5	15,7
Obligasjonslån (2020 - 2030)						
Kontantstrømsikring						
Rente- og valutaswap	2030	(26,9)	707,6	225,2	482,3	(267,0)
Renteswaper	2030	479,6	94,4	-	94,4	374,7
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2030	(501,6)	(301,3)	(324,2)	22,9	17,9
Obligasjonslån (2024 - 2034)						
Kontantstrømsikring						
Renteswaper	2034	111,7	111,7	-	111,7	87,2
Virkelig verdi sikring						
Rente- og valutaswap	2034	206,0	206,0	254,6	(48,6)	(37,9)
Ikke regnskapsmessig sikring						
Valutaterminkontrakter	2025	1,0	(22,1)	(22,1)		
Energikontrakter	2025	(79,3)	(53,9)	(53,9)		
Sum		2 636,7	748,8	(79,3)	828,1	189,7

Klassifisering i balansen

Beløp i MNOK	31. desember 2025	31. desember 2024
Derivater, anleggsmidler	2 002,7	2 258,9
Derivater, omløpsmidler	0,6	985,9
Derivater, langsiktig gjeld	(480,0)	(528,5)
Derivater, kortsiktig gjeld	(13,5)	(79,6)
Sum	1 509,7	2 636,7

Med unntak av valutaterminkontrakter som er inngått mellom Avinor AS og Avinor Flysikring AS, er det samsvar mellom derivater i Avinorkonsernet og Avinor AS. Virkelig verdi av valutaterminkontraktene som er inngått mellom Avinor AS og Avinor Flysikring AS utgjør 3,4 millioner kroner per 31. desember 2025 i Avinor AS, og inngår i regnskapslinjen derivater, omløpsmidler (31. desember 2024: 19,7 millioner kroner).

NOTE 22 Leieforpliktelser

Avinor AS og Avinorkonsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalinger i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik beregnet marginal lånerente på avtalens etableringstidspunkt for det konsernselskapet som inngår leieavtalen. Konsernets marginale lånerente per 31. desember 2025 er beregnet til 4,51 prosent (2024: 4,38 prosent).

Ved første gangs innregning av en avtale innregnes leieforpliktelsen og den tilhørende leierettigheten med lik verdi.

Hver etterfølgende leiebetaling fordeles mellom finanskostnad og forpliktelse. Finanskostnaden resultatføres over leieperioden etter en rente som medfører en konstant periodisk rente på gjenværende balanseført leieforpliktelse for hver periode.

Se note 14 for omtale av bruksretteiendeler. Balanseførte leieforpliktelser representerer finansieringsforpliktelsen knyttet til bruksretteiendelene.

Balanseførte leieforpliktelser

Konsernets balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger/annen fast eiendom samt tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på 467,8 millioner kroner per 31. desember 2025, utgjør leie av kontorlokaler for hovedkontor i Oslo 157,1 millioner kroner.

I tillegg til leiebetalingene har konsernet forpliktelser til drift/vedlikehold og forsikring av eiendelene, som ansees som tjenesteavtaler og innregnes ikke i forpliktelsen. Leieavtalene inneholder ikke restriksjoner på selskapets utbyttepolitikk eller finansieringsmuligheter. Konsernet har ikke vesentlige restverdigarantier knyttet til sine leieavtaler.

Spesifikasjon av leieforpliktelser

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	Under 1 år	1-5 år	Mer enn 5 år	Sum
31. desember 2024				
Leieavtale hovedkontor Oslo	30,9	142,0	55,9	228,9
Øvrig lokalleie	11,1	47,7	79,2	137,9
Andre leieavtaler	13,6	67,7	207,4	288,7
Sum - nominelle leiebetalinger	55,6	257,3	342,5	655,5
Sum - nåverdi av leiebetalinger	54,6	231,7	228,1	514,4
31. desember 2025				
Leieavtale hovedkontor Oslo	28,3	113,4	33,1	174,8
Øvrig lokalleie	15,3	79,5	86,7	181,5
Andre leieavtaler	14,0	70,2	197,1	281,3
Sum - nominelle leiebetalinger	57,5	263,1	316,9	637,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	56,6	235,2	211,4	503,3

Avinor AS

Beløp i MNOK	Under 1 år	1-5 år	Mer enn 5 år	Sum	Hvorav med datterselskap
31. desember 2024					
Leieavtale hovedkontor Oslo	27,2	130,4	55,9	213,5	-
Øvrig lokalleie	28,6	67,7	11,1	107,4	69,0
Andre leieavtaler	13,8	68,9	211,6	294,3	5,6
Sum - nominelle leiebetalinger	69,6	267,1	278,5	615,3	74,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	68,5	242,0	182,4	492,8	70,2
31. desember 2025					
Leieavtale hovedkontor Oslo	20,6	109,5	33,1	163,2	-
Øvrig lokalleie	36,8	107,4	24,2	168,4	81,3
Andre leieavtaler	15,5	74,0	201,0	290,5	9,2
Sum - nominelle leiebetalinger	72,9	290,9	258,3	622,1	90,5
Sum - nåverdi av leiebetalinger	71,7	262,5	169,1	503,3	85,5

Årets bevegelse i balanseførte leieforpliktelser

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Forpliktelse 1. januar	514,4	358,3	492,8	352,8
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	53,4	197,2	90,1	197,9
Avgang leieforpliktelser	(22,1)	(0,6)	(22,1)	-
Betaling av hovedstol	(42,4)	(40,5)	(57,5)	(57,9)
Betaling av renter	(14,3)	(7,8)	(13,7)	(7,8)
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	14,3	7,8	13,7	7,8
Forpliktelse 31. desember	503,3	514,4	503,3	492,8
Hvorav langsiktig	446,6	459,8	431,6	424,3
Hvorav kortsiktig	56,6	54,6	71,7	68,5
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	(56,8)	(48,3)	(71,2)	(65,7)

Leieavtaler som ikke balanseføres

Konsernet leier kontormaskiner/IT-utstyr og andre maskiner og utstyr med avtalevilkår fra 1 til 3 år. Konsernet har besluttet å ikke innregne leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelser og bruksretteiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler.

Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software. Konsernet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler.

Oversikt over direkte kostnadsførte leiekostnader

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	29,4	17,9	28,1	16,5
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	295,5	288,2	294,3	287,7
Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader	324,9	306,1	322,5	304,2

Kostnadsførte leiekostnader i tabellen over tilsvare i det alt vesentlige utbetalinger knyttet til direkte kostnadsførte leiekostnader.

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner

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

Andre noter

NOTE 23 Skattekostnad og balanseførte skatteposisjoner

Skattekostnaden for året består av betalbar skatt og endring utsatt skatt. Skatt blir resultatført bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier på eiendeler og gjeld, ved bruk av gjeldsmetoden. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skattelover som er vedtatt eller i det alt vesentligste er vedtatt på balansedagen, og som antas å skulle benyttes når den utsatte skattefordelen realiseres eller når den utsatte skatten gjøres opp.

Netto utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat. Utsatt skattefordel er i stor grad knyttet til midlertidige forskjeller for pensjoner, regnskapsmessige avsetninger og anleggsmidler. Dette er forskjeller som vil utlignes gjennom konsernets og selskapets ordinære drift. Det er konkludert med at utsatt skattefordel representerer en verdi for både Avinorkonsernet og Avinor AS og dermed kan balanseføres.

Underskudd til fremføring

Svalbard lufthavn AS, som inngår i Avinorkonsernet, har et ikke oppført fremførbart underskudd på 139,7 millioner kroner. Skattemessig underskudd knyttet til Svalbard Lufthavn AS inngår ikke i grunnlag for balanseført utsatt skattefordel for konsernet, ettersom det hefter usikkerhet knyttet til utnyttelsen av underskuddet.

Årets skattekostnad

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Årets skattekostnad				
Betalbar skatt	(354,9)	(1,0)	(354,7)	(1,0)
Endring i utsatt skatt	(102,3)	(73,3)	(12,0)	(48,5)
Sum skattekostnad	(457,2)	(74,3)	(366,7)	(49,5)
Avstemming av effektiv skattesats				
Resultat før skatt	2 084,4	320,3	1 660,5	215,6
22 % skatt av resultat før skatt	(458,6)	(70,5)	(365,3)	(47,4)
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,2	-	0,2	-
Permanente forskjeller	1,2	(3,8)	(1,6)	(2,1)
Skattekostnad	(457,2)	(74,3)	(366,7)	(49,5)
Effektiv skattesats	21,9 %	23,2 %	22,1 %	23,0 %

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt

Avinorkonsernet

Beløp i MNOK	1. januar 2025	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2025
Fordringer	16,9	(1,7)	-	15,2
Anleggsmidler	363,4	(84,3)	-	279,1
Bruksretteiendeler	(101,4)	3,6	-	(97,9)
Leieforpliktelser	108,8	(2,4)	-	106,4
Langsiktig lån	545,2	(230,6)	-	314,6
Avsetninger	187,8	(29,7)	-	158,1
Pensjoner	853,3	48,7	(4,4)	897,6
Gevinst- og tapskonto	4,0	5,4	-	9,4
Finansielle instrumenter	(570,5)	222,8	29,0	(318,7)
Underskudd til fremføring	27,7	(27,7)	-	-
Fremførbart rentefradrag	6,4	(6,4)	-	-
Netto utsatt skattefordel	1 441,5	(102,3)	24,6	1 363,8

Beløp i MNOK	1. januar 2024	Korreksjon tidligere år	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2024
Fordringer	14,8	-	2,1	-	16,9
Anleggsmidler	296,6	-	66,8	-	363,4
Bruksretteiendeler	(67,8)	-	(33,7)	-	(101,4)
Leieforpliktelser	74,3	-	34,5	-	108,8
Langsiktig lån	542,3	-	2,9	-	545,2
Avsetninger	193,3	-	(5,5)	-	187,8
Pensjoner	1 146,4	-	(80,3)	(212,7)	853,3
Gevinst- og tapskonto	4,6	-	(0,6)	-	4,0
Finansielle instrumenter	(415,3)	-	27,0	(182,2)	(570,5)
Underskudd til fremføring	115,0	-	(87,3)	-	27,7
Fremførbart rentefradrag	-	5,5	0,9	-	6,4
Netto utsatt skattefordel	1 904,3	5,5	(73,3)	(394,9)	1 441,5

	31. desember 2025	31. desember 2024
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	1 607,0	1 908,7
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	173,3	204,7
Sum utsatt skattefordel	1 780,3	2 113,4
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	(416,5)	(671,9)
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	-	-
Sum utsatt skatteforpliktelse	(416,5)	(671,9)
Netto utsatt skattefordel	1 363,8	1 441,5

Avinor AS

Beløp i MNOK	1. januar 2025	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2025
Fordringer	0,4	0,1	-	0,5
Anleggsmidler	383,8	(84,9)	-	298,9
Bruksretteiendeler	(100,6)	(1,5)	-	(102,1)
Leieforpliktelser	108,4	2,3	-	110,7
Langsiktig lån	545,2	(230,5)	-	314,7
Avsetninger	185,3	(27,3)	-	158,0
Pensjoner	434,4	46,7	(9,2)	471,9
Konsernbidrag	34,5	86,5	-	120,9
Gevinst- og tapskonto	4,7	5,9	-	10,5
Finansielle instrumenter	(574,8)	226,3	29,0	(319,6)
Underskudd til fremføring	29,1	(29,1)	-	-
Fremførbart rentefradrag	6,4	(6,4)	-	-
Netto utsatt skattefordel	1 056,6	(12,0)	19,8	1 064,3

Beløp i MNOK	1. januar 2024	Korreksjon tidligere år	Resultat	Utvidet resultat	31. desember 2024
Fordringer	0,7	-	(0,3)	-	0,4
Anleggsmidler	341,5	-	42,3	-	383,8
Bruksretteiendeler	(70,2)	-	(30,4)	-	(100,6)
Leieforpliktelser	77,6	-	30,8	-	108,4
Langsiktig lån	542,3	-	2,9	-	545,2
Avsetninger	187,0	-	(1,8)	-	185,3
Pensjoner	605,2	-	(53,4)	(117,5)	434,4
Konsernbidrag	28,6	-	5,9	-	34,5
Gevinst- og tapskonto	5,8	-	(1,1)	-	4,7
Finansielle instrumenter	(423,6)	-	31,0	(182,2)	(574,8)
Underskudd til fremføring	104,4	-	(75,3)	-	29,1
Fremførbart rentefradrag	-	5,5	0,9	-	6,4
Netto utsatt skattefordel	1 399,3	5,5	(48,5)	(299,7)	1 056,6

	31. desember 2025	31. desember 2024
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	1 206,7	1 511,9
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	279,4	220,1
Sum utsatt skattefordel	1 486,1	1 732,0
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	(421,8)	(675,4)
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	-	-
Sum utsatt skatteforpliktelse	(421,8)	(675,4)
Netto utsatt skattefordel	1 064,3	1 056,6

NOTE 24 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte

Aksjekapital

Aksjekapitalen i Avinor AS består av 540 010 ordinære aksjer pålydende 10 000 kroner. Total aksjekapital er 5 400,1 millioner kroner.

Aksjonærer

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Utbytte

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

Det er ikke foreslått til generalforsamlingen å vedta utbytte for 2024 eller 2025.

NOTE 25 Selskap i konsernet, investeringer i datterselskap og nærstående

Selskap som inngår i konsernet

	Fotnote	Hjemland	Forretningskontor	Hovedvirksomhet	Eier-/stemmeandel	
					2025	2024
Avinor Flysikring AS		Norge	Oslo	Flysikringsstjenester	100 %	100 %
Avinor Utvikling AS		Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Svalbard Lufthavn AS		Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	100 %
Flesland Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Flyporten AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Hell Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Hotell Østre AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Kapellvegen Eiendom AS	1,2	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	n/a
Sola Hotel Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %
Værnes Eiendom AS	1	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	100 %

1: Indirekte eid, heleid datterselskap av Avinor Utvikling AS
2: Selskapet ble stiftet i 2025

Nærstående: Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinorkonsernet har hatt langsiktige lån fra Staten, de siste ble nedbetalt i desember 2024.

Samferdselsdepartementet har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges Samferdselsdepartementet. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet, som bestemmer satser på luftfartsavgifter, skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

Avinor AS: investeringer i datterselskap

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til kostpris og klassifiseres som anleggsmidler. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Beløp i MNOK	2025			2024		
	Resultat	Egenkapital	Bokført verdi	Resultat	Egenkapital	Bokført verdi
Avinor Flysikring AS	320,9	1 151,4	775,0	79,5	850,4	775,0
Avinor Utvikling AS	0,3	548,9	674,1	1,0	566,0	674,1
Svalbard Lufthavn AS	15,0	109,2	104,3	6,3	90,0	104,3
Totalt			1 553,4			1 553,4

Egenkapital for datterselskap er oppgitt før effekter av foreslåtte utbytter og konsernbidrag, som i henhold til IFRS først klassifiseres som forpliktelse når det er fastsatt av generalforsamlingen.

Det er hverken i 2025 eller i 2024 identifisert indikasjoner på varig verdifall for investeringene i datterselskapene for Avinor AS.

Det er foreslått følgende disponeringer i generalforsamlinger som avholdes i 2026: Avinor Utvikling AS og Avinor Flysikring AS overfører konsernbidrag på henholdsvis 159 millioner kroner og 390,7 millioner kroner til Avinor AS.

I 2025 overførte Avinor Utvikling AS konsernbidrag på 156,6 millioner kroner til Avinor AS. I 2024 overførte Avinor Utvikling AS og Avinor Flysikring AS konsernbidrag på totalt 160,6 millioner kroner til Avinor AS.

Avinor AS: Mellomværender med datterselskap

Beløp i MNOK	Fotnote	2025			2024		
		Lån til datterselskap	Fordringer på datterselskap	Gjeld til datterselskap	Lån til datterselskap	Fordringer på datterselskap	Gjeld til datterselskap
Avinor Flysikring AS		-	312,5	2 548,1	-	187,5	2 108,4
Avinor Utvikling AS		-	-	14,5	-	-	31,4
Svalbard Lufthavn AS		100,0	32,2	(69,6)	100,0	2,8	(73,1)
Flesland Eiendom AS	1	-	0,1	52,5	-	-	51,2
Flyporten AS	1	-	106,4	77,4	-	24,6	73,7
Hell Eiendom AS	1	-	0,2	2,3	-	0,2	2,3
Hotell Østre AS	1	150,0	1,3	73,9	175,0	11,9	73,0
Kapellvegen Eiendom AS	1	-	0,1	7,0	-	-	-
Sola Hotel Eiendom AS	1	-	0,0	43,4	-	-	40,0
Værnes Eiendom AS	1	-	-	11,4	-	-	4,6
Totalt		250,0	452,8	2 760,9	275,0	227,1	2 311,3

1: Indirekte eid, heleid datterselskap av Avinor Utvikling AS

Avinor AS: kjøp og salg med datterselskap

Inntekter fra konsernselskaper utgjorde i 2025 654,9 millioner kroner (fordelt med 19,6 millioner kroner i leieinntekter og 635,2 millioner kroner i salg av varer og tjenester). For 2024 utgjorde inntekter fra konsernselskaper 615,9 millioner kroner (fordelt med 23,5 millioner kroner i leieinntekter og 592,5 millioner kroner i salg av varer og tjenester).

Kostnader til kjøp fra konsernselskap utgjorde for 2025 937,2 millioner kroner (2024: 883,2 millioner kroner).

Ved salg til og kjøp fra konsernselskaper prises leveransen av varen, tjenesten og utleien etter prinsipp om armlengdes avstand.

NOTE 26 Forpliktelser

Avinorkonsernet og Avinor AS har inngått kontrakter per balansedag for investeringsprosjekter som ikke er medtatt i årsregnskapet.

Inngåtte forpliktelser er som følger:

Beløp i MNOK	Avinorkonsernet		Avinor AS	
	2025	2024	2025	2024
Prosjekter	4 081,0	5 570,1	4 071,6	5 567,1

NOTE 27 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Forsvarets aktiviteter

Operasjoner med F-35 kampfly startet opp på Harstad-Narvik lufthavn, Evenes ved årsskiftet 2021/2022. Aktiviteten med F-35 medfører et meget høyt støynivå, hvor det i områder er støynivå som medfører risiko for hørselsskade om en utsettes for det. Det pågår arbeid for å vurdere behov for tiltak, primært prosedyrer. Det kan bli behov for etablering av omfattende bygningsmessige konstruksjoner for å beskytte reisende og andre besøkende på lufthavnen.

Forsvarets tilstedeværelse i og ved anleggsområdet for ny lufthavn Bodø har påført Avinors utbyggingsprosjekt betydelige merkostnader. (Re)etablering av «Forsvarets base Bodø» er en vesentlig premissendring i forhold til Stortingets beslutning om bygging av ny lufthavn i Bodø. Avinor har en pågående prosess med Forsvaret med tanke på å få dekket merkostnadene som følge av premissendringene.

Privat AFP

Konsernet er tilsluttet ordningen for privat AFP som gjelder alle ansatte som har gått over fra ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse til innskuddsbasert pensjon. Ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten og er å anse som ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelsene i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

NOTE 28 Hendelser etter balansedagen

Anbefalt godkjenning av ytelsesplan for underveistjenester

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårlige ytelsesplaner, delt inn i referanseperioder. Fra og med 2025 startet en ny referanseperiode gjeldende til og med 2029 (referanseperiode 4 – RP 4). I mars 2025 anbefalte Performance Review Body (PRB), som er EU-kommisjonens rådgivende organ for Single European Sky, at Norges innleverte ytelsesplan for RP4 underkjennes. Som en konsekvens av dette innregnet Avinor per 31. desember 2024 et tap ved verdifall på eiendeler for underveistjenester på 527,9 millioner kroner. Formelt avslag ble mottatt 9. juli 2025.

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

Som følge av anbefalt godkjenning forventer Avinorkonsernet å reversere deler av tidligere nedskrivning i 2026. Endelig størrelse på reverseringen avhenger av risikovektingen for de ulike scenarioene, usikkerheten for at besluttende organer ønsker å følge opp tjenesteyterne på avvik mot planlagt regulatorisk resultat bortfaller og om planen formelt godkjennes.

NOTE 29 Kommende regnskapsstandarder

IFRS 18 Presentasjon og opplysninger i finansregnskapet

I april 2024 utstedte International Accounting Standards Board IFRS 18 *Presentasjoner og opplysninger i finansregnskapet* som vil erstatte IAS 1 *Presentasjon av finansregnskapet*.

De største endringene i IFRS 18 i forhold til IAS 1 er nye krav til presentasjon i resultatregnskapet. Der innføres nye kategorier samt totaler og delsummer som er påkrevd. Standarden innfører også ledelsesdefinerte prestasjonsmål, som skal defineres og presenteres i separat note, og prinsipper for å avgjøre hvor informasjon skal klassifiseres i finansregnskapet.

IFRS 18 vil gjelde for rapporteringsperioder som begynner på eller etter 1. januar 2027. Standarden er vedtatt av IASB og godkjent av EU i februar 2026.

For Avinorkonsernet er det forventet at implementeringen av IFRS 18 vil medføre enkelte klassifiseringsendringer i resultatregnskapet. Basert på gjennomførte kartlegginger er det forventet at følgende større resultatposter vil få endret klassifisering:

- avkastning på pensjonsmidler og rentekostnader på pensjonsforpliktelser vil endres fra å inngå i driftsresultatet (lønn og personalkostnader) til å inngå i finansresultatet.
- effekter av kraftsikringer vil endres fra å inngå i finansresultatet (netto effekt valuta og derivater) til å inngå i driftsresultatet.
- renteinntekter bank vil endres fra å inngå i finansresultatet til å inngå i nytt investeringsresultat
- valutaeffekter knyttet til drift vil endres fra å inngå i finansresultatet til å inngå i driftsresultatet.

Endringer vil implementeres fra og med kvartalsrapport for første kvartal 2027, med omarbeiding av tilhørende sammenligningstall.

Basert på kartlegging av alternative resultatmål som Avinorkonsernet i dag presenterer i eget vedlegg til kvartalsrapporter og årsrapporter, forventes det at alternative resultatmål knyttet til resultat før avskrivninger samt justerte resultatposter vil inngå i ledelsesdefinerte prestasjonsmål fra og med 2027.

6.4 Erklæring fra styret og konsernsjef

6.4.1. Generelt

Det bekreftes at selskapsregnskapet for Avinor AS og konsernregnskapet for Avinorkonsernet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift.

Det foreslås at resultatet for Avinor AS på kr 1 293,8 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Det foreslås ikke utbetaling av utbytte for regnskapsåret 2025.

6.4.2. Årsberetning

Innholdet i årsberetningen som kreves i samsvar med regnskapsloven samt andre lover er fordelt i års- og bærekraftsrapporten på relevante kapitler.

Nedenstående oversikt gir informasjon om hvor i rapporten de ulike påkrevde elementene i årsberetningen finnes:

Lovreferanse	Innhold	Kapittelreferanse	Side
Regnskapsloven			
§ 2-2, 1. ledd	Opplysninger om arten av virksomheten og hvor virksomheten drives, inkludert opplysning om eventuelle filialer.	1. Om Avinor	7
§ 2-2, 2. ledd	Oversikt over utviklingen og resultatet av den regnskapspliktiges virksomhet og av dens stilling, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risikoer og usikkerhetsfaktorer den regnskapspliktige står overfor.	6. Økonomi 5. Risikostyring	143 135
§ 2-2, 2. ledd	Opplysning om forsknings- og utviklingsaktiviteter.	2.4. Forskning og utvikling gjennom partnerskap og samarbeid	25
§ 2-2, 3. ledd	Analyse av både finansielle og ikke-finansielle relevante resultatindikatorer.	3.2. Måloppnåelse 2025 6. Økonomi	29 143
§ 2-2, 3. ledd	Opplysninger om miljømessige forhold.	4.2. Miljø	58
§ 2-2, 3. ledd	Opplysninger om forhold som gjelder arbeidstakere.	4.3. Sosiale forhold	101
§ 2-2, 5. ledd	Redegjørelse som gir grunnlag for å vurdere den regnskapspliktiges framtidige utvikling, herunder om årets resultat er i samsvar med tidligere angitte resultatmål og forventet utvikling.	3.2. Måloppnåelse 2025 6. Økonomi	29 143
§ 2-2, 6. ledd	Opplysninger om finansiell risiko av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld finansiell stilling og resultat.	6. Økonomi	143
§ 2-2, 7. ledd	Opplysninger om sentrale immaterielle ressurser, på hvilken måte foretakets forretningsmodell er avhengig av disse ressursene og på hvilken måte ressursene er en kilde til verdiskapning for virksomheten.	2.2.5.Strategi; vi er teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart 2.3.3. Strategi; teknologisk transformasjon pågår med stor samtidighet 6.1.4. Økonomi; balansen	21 23 144
§ 2-2, 8. ledd	Opplysninger om forutsetningen om fortsatt drift.	6.4.1. Generelt	207
§ 2-2, 9. ledd	Forslag til anvendelse av overskudd eller dekning av tap.	6.4.1. Generelt	207
§ 2-2, 10. ledd	Opplysninger arbeidsmiljøet og en oversikt over iverksatte tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet. Særsilt opplysning om skader, ulykker og sykefravær.	4.3.2. S1 Egen abreidsstyrke	104

Lovreferanse	Innhold	Kapittelreferanse	Side
§ 2-2, 11. ledd	Opplysninger om forhold ved virksomheten, herunder dens innsatsfaktorer og produkter, som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning av det ytre miljø. Det skal opplyses om hvilke miljøvirkninger de enkelte forhold ved virksomheten gir eller kan gi, samt hvilke tiltak som er eller planlegges iverksatt for å forhindre eller redusere negative miljøvirkninger.	4. Bærekraftsrapport Tabell SBM-3.1 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter	30 43-45
§ 2-2, 12. ledd	Opplysninger om det er tegnet forsikring for styrets medlemmer og daglig leder for deres mulige ansvar overfor foretaket og tredjepersoner og i tilfelle om forsikringsdekningen.	Vedlegg: eierstyring og selskapsledelse, punkt 9.	224
§ 2-2, 13. ledd, 1. punkt	Beskrivelse av vedtektsbestemmelser som begrenser retten til å omsette selskapets aksjer.	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 2. punkt	Beskrivelse av hvem som utøver rettighetene til aksjer i eventuelle ansatteaksjeordninger når myndigheten ikke utøves direkte av de ansatte som er omfattet av ordningen.	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 3. punkt	Opplysninger om avtaler mellom aksjeeiere selskapet er kjent med som begrenser mulighetene til å omsette eller utøve stemmerett for aksje	Ikke aktuelt	
§ 2-2, 13. ledd, 4. punkt	Opplysninger om vesentlige avtaler selskapet er part i hvis vilkår trer i kraft, endres eller opphører som følge av et overtakelsestilbud, samt en redegjørelse for vilkårene.	Ikke aktuelt	
§ 2-3	Utarbeidelse av bærekraftsrapportering.	4. Bærekraftsrapport	30
§ 2-9	Redegjørelse om foretaksstyring	Vedlegg: Eierstyring og selskapsledelse	233
Likestillings- og diskrimineringsloven			
§ 26 a	Redegjørelse for den faktiske tilstanden når det gjelder kjønnslikestilling i virksomheten og hva de gjør for å oppfylle aktivitetsplikten etter § 26.	4.3.2 S1 Egen arbeidsstyrke	104
Åpenhetsloven			
§ 5	Redegjørelse om aktsomhetsvurderinger i samsvar med Åpenhetsloven	Vedlegg: redegjørelse åpenhetsloven	237

Oslo,
23. april 2026

Tone Wille
Styrets leder

Ola H. Strand
Nestleder

Rolf G. Roverud

Inger-Lise Strøm

Fridtjof Berents

Mari Halvorsen Sundgot

Mike Antonsen

Sverre Ivar Elsbak

Abraham Foss
Konsernsjef

6.4.3. Erklæring i samsvar med verdipapirhandelloven § 5-5

- Vi erklærer etter beste overbevisning at:
- konsernregnskapet for Avinorkonsernet for perioden 1. januar til 31. desember 2025 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
 - selskapsregnskapet for Avinor AS for perioden 1. januar til 31. desember 2025 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.
 - årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.
 - bærekraftsrapporteringen for 2025 er utarbeidet i samsvar med standarder for bærekraftsrapportering fastsatt i regnskapsloven, EU-taksonomi og ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

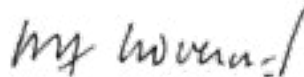
Oslo,
23. april 2026



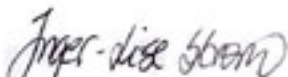
Tone Wille
Styrets leder



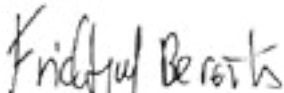
Ola H. Strand
Nestleder



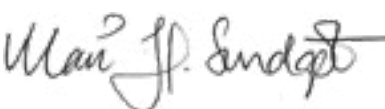
Rolf G. Roverud



Inger-Lise Strøm



Fridtjof Berents



Mari Halvorsen Sundgot



Mike Antonsen



Sverre Ivar Elsbak



Abraham Foss
Konsernsjef

6.5 Uavhengig revisors beretning



Shape the future
with confidence

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no
Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i Avinor AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, utvidet resultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, utvidet resultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

Grunnlag for konklusjonen

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

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært Avinor ASs revisor sammenhengende i 13 år fra valget på generalforsamlingen den 18. september 2013 for regnskapsåret 2013.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2025. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future
with confidence

2

Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler, anlegg under utførelse og immaterielle eiendeler

Grunnlag for det sentrale forholdet

Konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret balanseførte varige driftsmidler på kr 35 181 millioner, anlegg under utførelse på kr 4 534 millioner og immaterielle eiendeler på kr 788 millioner.

Verdien av den kontantstrømgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i lufttrafikk og antall reisende. Reisevaner er i endring, og ledelsen har derfor identifisert indikasjoner på verdifall på lufthavnvirksomheten.

Den kontantstrømgenererende enheten underveistjenester er regulert av flerårige ytelsesplaner. Fra og med 2025 startet en ny femårig referanseperiode som vil gjelde til og med 2029. Usikkerheten i fremtidig regulering av underveisavgifter er vurdert som en nedskrivningsindikator for underveistjenester.

Ledelsen har følgelig foretatt nedskrivningsvurderinger for begge konsernets kontantgenererende enheter ved å estimere gjenvinnbart beløp som er det høyeste av bruksverdi og virkelig verdi fratrukket kostnadene ved avhendelse.

Nedskrivningsvurderingene er basert på fremtidige prognoser for flytrafikk og relaterte kommersielle leieinntekter, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente.

Prognosen for lufthavnvirksomheten reflekterer ledelsens forutsetning om at staten vil bidra til en varig årlig resultatforbedring. For underveistjenester reflekterer prognosene forventede ytelsesplaner for kommende referanseperioder.

Som følge av omfanget av skjønnsmessige vurderinger, usikkerhet i estimater og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for beregning av bruksverdi, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

Våre revisjonshandlinger

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, samt eksterne prognoser for flytrafikk (lufthavnsvirksomhet) og ytelsesplan for innværende referanseperiode fra 2025 til 2029 (underveistjenester).

Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historisk informasjon. Vi evaluerte forutsetning om resultatforbedringer i kontantstrømprognoene mot intern og ekstern dokumentasjon, herunder Samferdselsdepartementets rammevedtak om start- og passasjeravgift for årene 2025-2029.

Vi sammenlignet forutsetningene om underveisinntekter for innværende referanseperiode mot rapporter fra Performance Review Body (PRB).

Vi sammenlignet diskonteringsrenten med ekstern informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskappsspesifikke faktorer.

Vi etterregnet nedskrivningsvurderingene samt ledelsens sensitivitetsanalyse, og vurderte treffsikkerhet i tidligere års prognoser.

Vi vurderte også nedskrivningsvurderingene og noteopplysningene mot kravene i IFRS.

Vi viser til note 3 Bruksverdi på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler og note 15 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler.

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS 2025

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future
with confidence

3

Pensjoner

Grunnlag for det sentrale forholdet

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 8 218 millioner og kr 13 225 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn, teknisk kompetanse og bruk av eksperter (ekstern aktuar) ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i de viktigste forutsetningene som benyttes i verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene som lønnsvekst, diskonteringsrente, pensjonsregulering, forventet dødelighet, og uttak fra avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsene. Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet og gjør at dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

Våre revisjonshandlinger

Vi vurderte forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet med eksterne og offentlig tilgjengelige forutsetninger fra Norsk Regnskapsstiftelse. Videre sammenlignet vi forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling. Vi vurderte endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning, herunder innregnede planendringseffekter som følge av ny livsvarig AFP i offentlig sektor og ny avtale for særaldersgrenser. Vi vurderte grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering. Vi kontrollerte bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene og vurderte kompetansen og objektiviteten til selskapets eksterne aktuar. Vi viser til note 17 Pensjoner i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

Øvrig informasjon

Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

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

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

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

Vår uttalelse om årsberetningen gjelder tilsvarende for redegjørelse om foretaksstyring.

Vår uttalelse om at årsberetningen inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, dekker ikke bærekraftsrapporten, hvor det avgis en separat attestasjonsuttalelse.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde, i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS 2025

A member firm of Ernst & Young Global Limited



4

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet, konsernet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

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

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

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.



5

Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Oslo, 23. april 2026
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nytevit
statsautorisert revisor

6.6 Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet



Shape the future
with confidence

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

www.ey.no
Medlemmer av Den norske Revisorforening

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

Til generalforsamlingen i Avinor AS

UAVHENGIG BÆREKRAFTSREVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE MED MODERAT SIKKERHET

Konklusjon med moderat sikkerhet

Vi har utført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet for den konsoliderte bærekraftsrapporten til Avinor AS («konsernet») inkludert i avsnitt Bærekraftsrapport i årsberetningen («bærekraftsrapporten»), per 31. desember 2025 og for året avsluttet per denne datoen.

Basert på handlingene vi har utført og bevis vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at bærekraftsrapporten ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med § 2-3 i regnskapsloven, inkludert:

- samsvar med de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS), herunder at prosessen som konsernet har gjennomført for å identifisere at den rapporterte informasjonen («Proessen») er i samsvar med beskrivelsen i *Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)*, og
- at opplysningene i underavsnitt *EUs Taksonomi – Rapportering knyttet til bærekraftige økonomiske aktiviteter* i avsnittet om miljø i bærekraftsrapporten er i samsvar med kravene i artikkel 8 i EU-forordning 2020/852 («taksonomiforordningen»).

Grunnlaget for konklusjonen

Vi har utført vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med den internasjonale standarden for attestasjonsoppdrag ISAE 3000 (revidert) – *Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon ISAE 3000 (revidert)* fra International Auditing and Assurance Standards Board.

Innhentede bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon. Våre oppgaver og plikter i henhold til denne standarden er beskrevet nedenfor under *Bærekraftrevisors oppgaver og plikter*.

Vår uavhengighet og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uavhengighet og øvrige etiske forpliktelser i relevante lover og forskrifter i Norge og i International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), som er basert på grunnleggende prinsipper om integritet, objektivitet, profesjonell kompetanse og aktsomhet, konfidensialitet og profesjonell adferd.

Revisjonsforetaket anvender den internasjonale standarden for kvalitetsstyring (ISQM 1) som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og drifter et system for kvalitetsstyring, inkludert retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Ansvar for bærekraftsrapporten

Styret og Administrerende Direktør (ledelsen) er ansvarlig for å utforme og implementere en prosess for å identifisere informasjonen som er rapportert i bærekraftsrapporten i samsvar med ESRS, og for å opplyse om denne Prosessen i *Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)* i bærekraftsrapporten. Dette ansvaret inkluderer:

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future
with confidence

2

- å forstå konteksten der konsernets aktiviteter og forretningsmessige forbindelser finner sted, og å opparbeide en forståelse av dets berørte interessenter,
- å identifisere de faktiske og potensielle påvirkningene (både negative og positive) knyttet til bærekraftsforhold, så vel som risikoer og muligheter som påvirker, eller som med rimelighet kan forventes å påvirke, konsernets finansielle stilling, finansielle resultater, kontantstrømmer, tilgang til finansiering eller kapitalkostnad på kort, mellomlang eller lang sikt,
- å vurdere vesentligheten av de identifiserte påvirkningene, risikoene og mulighetene knyttet til bærekraftsforhold ved å velge og anvende hensiktsmessige terskler, og
- å ta forutsetninger som er rimelige etter omstendighetene.

Ledelsen er også ansvarlig for å utarbeide bærekraftsrapporten, i samsvar med regnskapsloven § 2-3, inkludert:

- samsvar med ESRS, og
- å utarbeide opplysningene i underavsnitt *EUs Taksonomi – Rapportering knyttet til bærekraftige økonomiske aktiviteter* i avsnitt om miljø i bærekraftsrapporten, i samsvar med taksonomiforordningen,
- å utforme, gjennomføre og opprettholde slik intern kontroll som ledelsen finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av en bærekraftsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og
- å velge og anvende hensiktsmessige metoder for bærekraftsrapportering, og ta forutsetninger og utarbeide estimater som er rimelige etter omstendighetene.

Iboende begrensninger ved utarbeidelse av bærekraftsrapporten

Ved rapportering av fremtidsrettet informasjon i samsvar med ESRS, kreves det at ledelsen utarbeider den fremtidsrettede informasjonen på grunnlag av angitte forutsetninger om hendelser som kan oppstå i fremtiden og mulige fremtidige tiltak fra konsernet. Faktiske utfall vil sannsynligvis avvike ettersom fremtidige hendelser ofte ikke inntreffer som forventet.

Bærekraftrevisors oppgaver og plikter

Vårt ansvar er å planlegge og utføre attestasjonsoppdraget for å oppnå moderat sikkerhet for at bærekraftsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en uttalelse med moderat sikkerhet som inneholder vår konklusjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil og er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke beslutningene som treffes av brukere på grunnlag av bærekraftsrapporten som helhet.

Som del av et oppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med ISAE 3000 (revidert) utøver vi profesjonelt skjønn og opprettholder profesjonell skepsis under hele oppdraget.

Våre oppgaver og plikter med hensyn til Prosessen for bærekraftsrapporten inkluderer:

- å oppnå forståelse av Prosessen, men ikke for å avgi en konklusjon om effektiviteten av Prosessen, inkludert utfallet av Prosessen,
- å vurdere om den identifiserte informasjonen adresserer de relevante opplysningskravene i ESRS, og
- å utforme og utføre handlinger for å evaluere om prosessen er i samsvar med konsernets beskrivelse av Prosessen, som opplyst om i *Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)*.

Våre andre oppgaver og plikter med hensyn til bærekraftsrapporten inkluderer:

- å identifisere hvor vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter eller utilsiktede feil sannsynligvis kan forekomme, og

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future
with confidence

3

- å utforme og utføre handlinger rettet mot opplysninger i bærekraftsrapporten der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme. Risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes misligheter er høyere enn risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, ettersom misligheter kan innebære fordekt samarbeid, forfalskning, bevisste uttalelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.

Sammendrag av utført arbeid

Et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet innebærer å utføre handlinger for å innhente bevis om bærekraftsrapporten. Handlingene ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet varierer i type og tidspunkt fra handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet, og de er også av et mindre omfang enn handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som er oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet, betydelig lavere enn sikkerheten som ville ha vært oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet.

Typen, tidspunktet for og omfanget av valgte handlinger er gjenstand for profesjonelt skjønn, inkludert identifiseringen av opplysninger der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme i bærekraftsrapporten, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til Prosessen,

- opparbeidet oss en forståelse av Prosessen ved
 - å foreta forespørsler for å forstå kildene til informasjonen som er brukt av ledelsen (f.eks. involvering av interessenter, forretningsplaner og strategidokumenter),
 - å gjennomgå selskapets interne dokumentasjon av Prosessen, og
- vurdert om bevis, innhentet gjennom våre handlinger rettet mot Prosessen implementert av selskapet, er i samsvar med beskrivelsen av Prosessen i *Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO)*.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til den konsoliderte bærekraftsrapporten,

- opparbeidet oss en forståelse av konsernets rapporteringsprosesser som er relevante for utarbeidelsen av bærekraftsrapporten, ved
 - å opparbeide en forståelse av konsernets kontrollmiljø, prosesser, kontrollaktiviteter og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av den konsoliderte bærekraftsrapporten, men ikke med formål om å gi en konklusjon om effektiviteten av konsernets interne kontroll, og
 - å opparbeide oss en forståelse av konsernets risikovurderingsprosess,
- vurdert om informasjonen identifisert gjennom Prosessen er inkludert i bærekraftsrapporten,
- vurdert om strukturen og presentasjonen i bærekraftsrapporten er i samsvar med ESRS,
- rettet forespørsler til relevante personer og utført analytiske handlinger på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- utført substanshandling på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- sammenlignet opplysninger i bærekraftsrapporten mot tilsvarende opplysninger i regnskapet og andre deler av årsberetningen, når det er aktuelt,
- vurdert metodene, forutsetningene og dataene for utarbeidelse av estimater og fremtidsrettet informasjon,
- opparbeidet oss en forståelse av konsernets prosess for å identifisere økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlig med taksonomiforordningen, og de tilhørende opplysningene i bærekraftsrapporten,
- vurdert om informasjon om økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlig med taksonomiforordningen, er inkludert i bærekraftsrapporten,

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS

A member firm of Ernst & Young Global Limited



4

- rettet forespørsler til relevante personer, utførte analytiske handlinger og substanshandlinger på utvalgte opplysninger etter taksonomien inkludert i bærekraftsrapporten.

Oslo, 23 april 2026
ERNST & YOUNG AS

Attestasjonsuttalelsen er signert elektronisk

Trond Stian Nytveit
Statsautorisert revisor - bærekraftsrevisor

Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet - Avinor AS
A member firm of Ernst & Young Global Limited



7. Vedlegg

7.1 Alternative resultatmål (APM)

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

Driftsresultat før av- og nedskrivninger / EBITDA

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

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

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

Justerte driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat

Avinor har fra og med andre kvartal 2024 beregnet driftsinntekter, driftskostnader, EBITDA og driftsresultat justert for andre inntekter/ kostnader. Sammenlikningsperioder er tilsvarende beregnet.

Beregning og avstemming

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Driftsinntekter	Resultatregnskap	13 912,4	12 109,9	12 478,8	10 877,0
Andre inntekter (note 8)	Resultatregnskap	(68,2)	(52,1)	(75,4)	(51,4)
Justerte driftsinntekter		13 844,2	12 057,8	12 403,5	10 825,7
Driftskostnader	Resultatregnskap	(8 624,8)	(8 145,2)	(7 743,9)	(7 244,1)
Andre kostnader (note 8)	Resultatregnskap	42,6	174,2	48,8	173,9
Planendring pensjon (note 4, 17)		4,1	-	102,2	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift (note 4)		-	(213,8)	-	(135,6)
Justerte driftskostnader		(8 578,1)	(8 184,8)	(7 592,9)	(7 205,8)
Justert EBITDA		5 266,1	3 872,9	4 810,5	3 619,9
Avskrivninger og amortiseringer	Resultatregnskap	(2 484,3)	(2 310,6)	(2 406,4)	(2 238,6)
Justert driftsresultat		2 781,8	1 562,3	2 404,2	1 381,3

Beregning og avstemming – lufthavndrift

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet	
		2025	2024
Driftsinntekter	Note 4	12 009,8	10 468,0
Andre inntekter	Note 4	(68,2)	(51,4)
Justerte driftsinntekter		11 941,7	10 416,6
Driftskostnader	Note 4	(7 274,6)	(6 848,7)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 4	(2 252,1)	(2 066,3)
Andre kostnader	Note 4	42,6	173,7
Planendring pensjon		96,9	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift		-	(135,6)
Justerte driftskostnader		(9 387,3)	(8 876,9)
Justert driftsresultat		2 554,4	1 539,7
Justert driftsmargin		21,4 %	14,8 %

Beregning og avstemming – flysikring

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet	
		2025	2024
Driftsinntekter	Note 4	2 665,8	2 388,5
Andre inntekter	Note 4	(0,0)	(0,7)
Justerte driftsinntekter		2 665,7	2 387,8
Driftskostnader	Note 4	(2 305,5)	(2 244,5)
Avskrivninger og amortiseringer	Note 4	(40,0)	(42,9)
Andre kostnader	Note 4	-	0,5
Planendring pensjon		(92,8)	-
For høy beregnet arbeidsgiveravgift		-	(78,2)
Justerte driftskostnader		(2 438,3)	(2 365,1)
Justert driftsresultat		227,4	22,7
Justert driftsmargin		8,5 %	1,0 %

Justerte driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat per passasjer

Justert inntekt, kostnad og resultat per passasjer 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	Avinorkonsernet	
		2025	2024
Antall passasjerer (i millioner)		53,1	51,4
Justerte driftsinntekter lufthavndrift	APM	11 941,7	10 416,6
Justerte driftskostnader lufthavndrift	APM	(9 387,3)	(8 876,9)
Justert driftsresultat lufthavndrift	APM	2 554,4	1 539,7
Justert driftsinntekt per passasjer		225,1	202,9
Justerte driftskostnader per passasjer		(176,9)	(172,9)
Justert driftsresultat per passasjer		48,1	30,0

Rentebærende gjeld

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

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	446,6	459,8	431,6	424,4
Annen langsiktig gjeld	Balanse	22 010,9	23 586,8	22 010,9	23 586,8
Langsiktig rentebærende gjeld		22 457,5	24 046,7	22 442,5	24 011,2
Kortsiktige leieforpliktelser	Balanse	56,6	54,6	71,7	68,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	1 527,1	4 055,5	1 527,1	4 055,5
Kortsiktig rentebærende gjeld		1 583,7	4 110,1	1 598,8	4 124,0
Rentebærende gjeld		24 041,3	28 156,8	24 041,3	28 135,2

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	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Rentebærende gjeld	APM	24 041,3	28 156,8	24 041,3	28 135,2
Rente- og valutaswapper - gjeld	21	480,0	541,4	480,0	541,4
Rente- og valutaswapper - eiendel	21	(2 002,7)	(3 256,5)	(2 002,7)	(3 256,5)
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	(2 373,5)	(4 637,7)	(2 373,5)	(4 637,7)
Netto rentebærende gjeld		20 145,1	20 804,1	20 145,1	20 782,5

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 og Den Nordiske Investeringsbank. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Egenkapitalkravene er satt på konsernets balanse, og det er dermed kun egenkapitalandel for konsernet som beregnes.

Beregning og avstemming av egenkapitalandel låneavtaler

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet	
		2025	2024
Egenkapital	Balanse	16 647,6	15 106,2
Netto rentebærende gjeld	APM	20 145,1	20 804,1
Egenkapital og netto rentebærende gjeld		36 792,7	35 910,3
Egenkapitalandel låneavtaler *		45,2 %	42,1 %

* Egenkapital i prosent av 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. I henhold til vedtektene er vedtektsfestet egenkapitalandel kun relevant for konsernet, og følgelig er det kun for konsernets balansestørrelser vedtektsfestet egenkapitalandel beregnes ut fra.

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	Avinorkonsernet	
		2025	2024
Netto rentebærende gjeld	APM	20 145,1	20 804,1
Langsiktige leieforpliktelser	Balanse	(446,6)	(459,8)
Kortsiktige leieforbindelser	Balanse	(56,6)	(54,6)
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		19 641,8	20 289,7
Egenkapital	Balanse	16 647,6	15 106,2
Egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		36 289,5	35 395,8
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		45,9 %	42,7 %

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

Egenkapitalandel

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

Beregning og avstemming av egenkapitalandel

Beløp i MNOK	Kilde	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Egenkapital	Balanse	16 647,6	15 106,2	15 919,8	14 696,1
Egenkapital og gjeld	Balanse	49 251,1	51 537,4	48 995,6	51 127,9
Egenkapitalandel		33,8 %	29,3 %	32,5 %	28,7 %

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	Avinorkonsernet		Avinor AS	
		2025	2024	2025	2024
Netto kontantsrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	5 130,6	3 472,2	4 842,9	3 269,2
Netto kontantstrøm brukt i investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(3 315,8)	(2 649,9)	(2 915,6)	(2 335,0)
Utbetaling av renter	Kontantstrømoppstilling	(982,4)	(998,4)	(982,1)	(993,6)
Betalte låneomkostninger	Kontantstrømoppstilling	-	(17,4)	-	(17,4)
Betalte konserninterne renter	Kontantstrømoppstilling	-	-	(98,3)	(99,3)
Kontantstrøm før endring gjeld		832,4	(193,5)	846,9	(176,2)

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.

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.

7.2 Annen informasjon per lufthavn

Generelt

Avinors økonomimodell bygger på full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner, herunder at kommersielt overskudd skal subsidiere lufthavnavgiftene (“single till”-prinsippet). Modellen innebærer blant annet at endringer i kostnadene på en lufthavn vil påvirke inntektene (lufthavnavgifter) for alle lufthavner. Et estimert driftsresultat per lufthavn gir derfor ikke et fullstendig bilde av hvordan Avinors finansielle stilling påvirkes av å drifte den enkelte lufthavn. Dette er bakgrunnen for at den totale lufthavndriften følges opp som et samlet lufthavnsegment, slik det fremkommer i segmentinformasjonen i årsregnskapet.

For å imøtekomme interessenters informasjonsbehov, har Avinor likevel utarbeidet en oversikt med inntekter, kostnader (inkludert avskrivninger) og estimert driftsresultat, før finansinntekter/-kostnader og skatt, per lufthavn.

Inntekter og kostnader inkluderer konserninterne inntekter og kostnader. Konserninterne sentraliserte fellesfunksjoner omfatter teknologi, konsernstaber (herunder økonomi/finans, kommersiell/market, strategi, HR og juridisk) og øvrige sentraliserte fagmiljøer. Fellesfunksjonene belastes per lufthavn delvis av direkte fordeling basert på faktisk bruk og delvis av indirekte fordeling basert på interne fordelingsnøkler som gir et fornuftig anslag av hvordan den enkelte lufthavn benytter fellesfunksjonene internt i Avinor AS.

Estimerte inntekter, kostnader og driftsresultat per lufthavn 2025

Lufthavn	Lufthavngruppe	Inntekter	Kostnader	Estimert driftsresultat
Bergen lufthavn	Store lufthavner	1 408,1	(893,0)	515,1
Oslo lufthavn	Store lufthavner	6 439,3	(3 638,9)	2 800,4
Stavanger lufthavn	Store lufthavner	1 025,8	(617,9)	407,9
Trondheim lufthavn	Store lufthavner	838,5	(548,0)	290,6
Alta lufthavn	Regionale lufthavner	54,9	(165,8)	(110,8)
Andøya lufthavn	Regionale lufthavner	27,4	(120,4)	(93,0)
Banak/Lakselv lufthavn	Regionale lufthavner	16,8	(84,2)	(67,4)
Bardufoss lufthavn	Regionale lufthavner	29,5	(90,3)	(60,7)
Berlevåg lufthavn	Regionale lufthavner	1,8	(35,3)	(33,4)
Bodø lufthavn	Regionale lufthavner	279,9	(280,8)	(1,0)
Brønnøysund lufthavn	Regionale lufthavner	34,9	(56,5)	(21,6)
Båtsfjord lufthavn	Regionale lufthavner	2,5	(41,4)	(38,8)
Evenes lufthavn	Regionale lufthavner	223,6	(315,7)	(92,1)
Florø lufthavn	Regionale lufthavner	28,6	(54,4)	(25,7)
Førde lufthavn	Regionale lufthavner	12,0	(58,4)	(46,4)
Hammerfest lufthavn	Regionale lufthavner	33,9	(92,5)	(58,6)
Hasvik lufthavn	Regionale lufthavner	2,8	(40,7)	(37,9)
Honningsvåg lufthavn	Regionale lufthavner	2,6	(42,0)	(39,4)
Kirkenes lufthavn	Regionale lufthavner	43,8	(80,1)	(36,3)
Kristiansand lufthavn	Regionale lufthavner	186,1	(214,1)	(28,0)
Kristiansund lufthavn	Regionale lufthavner	81,6	(126,2)	(44,6)
Leknes lufthavn	Regionale lufthavner	21,5	(69,4)	(47,8)

Estimerte inntekter, kostnader og driftsresultat per lufthavn 2025 (forts.)

Lufthavn	Lufthavngruppe	Inntekter	Kostnader	Estimert driftsresultat
Mehamn lufthavn	Regionale lufthavner	3,1	(48,7)	(45,6)
Mo i Rana lufthavn	Regionale lufthavner	17,0	(58,4)	(41,4)
Molde lufthavn	Regionale lufthavner	52,5	(125,6)	(73,1)
Mosjøen lufthavn	Regionale lufthavner	10,8	(46,7)	(36,0)
Namsos lufthavn	Regionale lufthavner	3,9	(33,6)	(29,7)
Ny lufthavn Bodø	Regionale lufthavner	21,2	(78,8)	(57,6)
Ny lufthavn Mo i Rana	Regionale lufthavner	12,8	(12,8)	(0,0)
Røros lufthavn	Regionale lufthavner	4,1	(41,8)	(37,7)
Rørvik lufthavn	Regionale lufthavner	5,9	(41,3)	(35,4)
Røst lufthavn	Regionale lufthavner	1,6	(34,2)	(32,6)
Sandane lufthavn	Regionale lufthavner	7,6	(38,5)	(31,0)
Sandnessjøen lufthavn	Regionale lufthavner	12,0	(58,4)	(46,4)
Sogndal lufthavn	Regionale lufthavner	10,3	(51,8)	(41,5)
Stokmarknes lufthavn	Regionale lufthavner	18,8	(51,3)	(32,5)
Svalbard lufthavn	Regionale lufthavner	196,3	(171,4)	24,9
Svolvær lufthavn	Regionale lufthavner	14,9	(58,3)	(43,5)
Sørkjosen lufthavn	Regionale lufthavner	2,2	(37,2)	(35,0)
Tromsø lufthavn	Regionale lufthavner	385,3	(443,4)	(58,2)
Vadsø lufthavn	Regionale lufthavner	10,1	(51,8)	(41,8)
Vardø lufthavn	Regionale lufthavner	2,5	(41,0)	(38,5)
Værøy lufthavn	Regionale lufthavner	1,5	(16,4)	(14,9)
Ørsta/Volda lufthavn	Regionale lufthavner	20,1	(60,6)	(40,5)
Ålesund lufthavn	Regionale lufthavner	171,6	(187,6)	(16,0)

Inntekter: driftsinntekter, inkludert konserninterne inntekter.

Kostnader: driftskostnader, inkludert konserninterne kostnader, og avskrivninger.

7.3 Eierstyring og selskapsledelse (NUES)

1. Redegjørrelse for eierstyring og selskapsledelse

Denne redegjørelsen er satt opp i henhold til disposisjonen i Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse, med de justeringer som følger av at Avinor er heleid statlig aksjeselskap. I tillegg til aksjelovens generelle bestemmelser gjelder særbestemmelsene for statsaksjeselskap.

Den grunnleggende forutsetning for drift av Avinors virksomhet er at hensyn til sikkerhet er viktigst og prioriteres foran andre hensyn. Der nest legges det størst vekt på å yte effektive tjenester til kundene og samfunnet.

Avinor eies av Samferdselsdepartementet. Selskapet ser hen til statens nyeste eierskapsmelding, Meld. St. 6 (2022-2023), men har sin direkte eierdialog med Samferdselsdepartementet.

2. Virksomhet

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og er klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Selskapene i denne kategorien opererer primært ikke i konkurranse med andre. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet er beskrevet i vedtektene, som er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 43 lufthavner og den samlede flysikringstjenesten for sivil og militær sektor i Norge. Virksomheten er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet, og skal drives med høy prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn. For å møte

eiers krav er det etablert strategiske hovedmål fordelt på områdene økonomi, kunde og samfunn, interne prosesser og organisasjonsutvikling. Avinor skal skape verdier på en bærekraftig måte.

Konsernpolicy for miljø og samfunnsansvar beskriver overordnede prinsipper for miljø og klima og samfunnsansvar/bærekraft i Avinor. OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv skal ligge til grunn for arbeidet med bærekraft. Avinor er tilknyttet Global Compact, FNs globale initiativ for næringslivets bærekraftarbeid, og rapporterer på bærekraft i samsvar med ESRS, European Sustainability Reporting Standards.

Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon, være en drivkraft i miljø- og klimaarbeidet i luftfartsbransjen og være ledende innen arbeidet med bærekraft i norsk luftfart.

Konsernets etiske retningslinjer revideres årlig, og er sist revidert høsten 2025. Retningslinjene uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser. I forbindelse med siste revisjon av retningslinjene har konsernet også vedtatt og innarbeidet retningslinjer for ansvarlig bruk av kunstig intelligens. Etiske retningslinjer er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinor er medlem av Transparency International Norge og Etisk Handel Norge.

3. Selskapskapital og utbytte

Selskapets aksjekapital er NOK 5 400 100 000 fordelt på 540 010 aksjer som hver er pålydende NOK 10 000. Konsernets egenkapital skal, i henhold til vedtektenes paragraf 5, til enhver tid være minst 40 prosent av summen av selskapets til enhver tid bokførte rentebærende gjeld og egenkapital.

Avinor AS er heleid statsaksjeselskap. Aksjonærenes rettigheter ivaretas av ansvarlig statsråd eller dennes stedfortreder på generalforsamlingen. Generalforsamlingen er ikke bundet av styrets forslag til utdeling av utbytte. Fastsetting av utbytte foretas hvert år. Riksrevisjonen fører kontroll med forvaltningen av statens interesser og kan foreta de undersøkelser som vurderes som nødvendige.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

4. Likebehandling av aksjeeiere

Avinor AS har én aksjeklasse. Aksjene eies av staten og dette punktet i NUES-anbefalingen anses ikke relevant for Avinor.

5. Aksjer og omsettelighet

Aksjene eies av staten og dette punktet i NUES-anbefalingen anses ikke relevant for Avinor.

6. Generalforsamling

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling, og er selskapets øverste myndighet. I samsvar med aksjelovens § 20-5 innkaller Samferdselsdepartementet til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Departementet bestemmer også innkallingsmåten. Innkalling til generalforsamling skal normalt skje med minst en ukes varsel, jmfør aksjeloven § 20-5 jmfør § 5-10.

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned. Etter vedtektene skal ordinær generalforsamling godkjenne årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av utbytte. I tillegg behandles godkjenning av godtgjørelse til revisor, fastsettelse av styregodtgjørelse for kommende periode, erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utpeking av aksjonærvalgte medlemmer til styret og eventuelt andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Til ordinær generalforsamling innkalles styrets medlemmer, daglig leder og den revisor som reviderer fjorårets regnskap. Styreleder og konsernsjef har møteplikt på generalforsamlingen. De øvrige styremedlemmene samt revisor og Riksrevisjonen har møterett. Dagsorden fastsettes av Samferdselsdepartementet. Protokoll fra generalforsamlingen er offentlig.

7. Valgkomité

Generalforsamlingen i Avinor AS består av staten ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke oppnevnt valgkomité.

8. Styre, sammensetning og uavhengighet

Styret består av åtte medlemmer. Fem av styrets medlemmer er valgt av generalforsamling og tre medlemmer er valgt av og blant konsernets ansatte. Det er ikke varamedlemmer for de aksjonærvalgte styremedlemmene.

Styrets leder velges av generalforsamlingen. Alle styrets medlemmer velges for to år.

Samferdselsdepartementet har ingen egne styremedlemmer, men i samsvar med statens prinsipper for godt eierskap forutsettes alle styrets medlemmer å søke å ivareta selskapets og aksjonærenes felles interesser. Styrets sammensetning er slik at det til sammen kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold. Ledende ansatte er ikke medlem i konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet.

Bedriftsdemokratinemnda har godkjent konsernnordning som innebærer at ansatte i Avinor AS og datterselskapene er valgbare til konsernstyret. Det gjennomføres valg av og blant ansatte hvert annet år.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2025/2026 besto styret av:
Styreleder siden 2024 Tone Wille
Styrets nestleder siden 2012 Ola H. Strand
Styremedlem siden 2021 Rolf Gunnar Roverud
Styremedlem siden 2022 Inger Lise Strøm
Styremedlem siden 2024 Fridtjof Berents
Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Mari Halvorsen Sundgot
Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Sverre Ivar Elsbak
Ansattvalgt styremedlem siden 2025 Mike Antonsen

Informasjon om det enkelte styremedlem er tilgjengelig i kapittel 1.4.1 i konsernets års- og bærekraftsrapport for 2025 og på www.avinor.no

9. Styrets arbeid

Styret følger aksjelovens krav om forvaltning av- og tilsyn med selskapet. I samsvar med vedtektene skal styret sørge for at selskapet tar samfunnsansvar, i denne rapporten omtalt som ansvar for bærekraft. Styrets oppgaver er fastsatt i egen instruks. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved endringer i relevant regelverk og ellers etter behov. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid med særlig vekt på mål, strategi og gjennomføring. Styret gjennomfører årlig en evaluering av sitt arbeid og kompetanse.

Styreinstruksen har egen omtale av habilitet der det kommer frem at det enkelte styremedlem selv har ansvar for å ta opp forhold av habilitetsmessig art, og skal fratre ved behandling av en sak der de er inhabile. I tvilstilfelle skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal komme frem av styreprotokollen når et av styrets medlemmer er inhabil i den enkelte sak.

Avinor har en styreansvarsforsikring som dekker det rettslige erstatningsansvaret styret og ledende ansatte kan pådra seg som følge av en uaktsom handling. Styreansvarsforsikringen omfatter også saksomkostninger ved erstatningskrav som rettes mot styret, og er en vesentlig komponent i deknningen. Forsikringssummen er basert på en alminnelig vurdering av risikoen. Alle styrer i konsernet er dekket.

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved behov.

Konserninterne avtaler inngås etter prinsippene om armlengdes avstand på vanlige forretningsmessige vilkår og prinsipper. Alle slike avtaler er skriftlig.

Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2025 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner. Styremedlemmer og ledende ansatte fører fortløpende oversikt over sine og nærståendes verv og roller utenfor Avinor-konsernet. Det gjøres stikkprøvekontroller av oversikten mot offentlig tilgjengelig informasjon. Oversikten er også gjenstand for kontroll mot konsernets leverandørregister.

Det ble avholdt ti styremøter i 2025, hvorav ett ekstraordinært. Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

Styret har etablert revisjons- og risikostyringsutvalg som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde seks møter i 2025.

Utvalget består ved årsskifte 2025/2026 av:
Inger Lise Strøm (leder)
Fridtjof Berents
Mike Antonsen

Styret har etablert HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Utvalget skal forberede retningslinjer for- og saker om godtgjørelse til ledende ansatte og gjennomføre løpende vurderinger og overvåking av konsernets policy på dette området. Utvalget skal videre støtte styret i utøvelsen av dets ansvar for internkontroll, styrets beretning og årsrapport, og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde fire møter i 2025.

Utvalget består ved årsskifte 2025/2026 av:
Tone Wille (leder)
Rolf Gunnar Roverud
Mari Halvorsen Sundgot

10. Risikostyring og internkontroll

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten.

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Som et ledd i konsernets interne kontrollsistem har Avinor etablert en internrevisjonsfunksjon. Konsernets internrevisjonsfunksjon arbeider etter et mandat fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal Auditors (IAA).

Konsernrevisjonen skal bidra til at organisasjonen når sine mål ved å benytte en systematisk og strukturert metode for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av organisasjonens prosesser for risikostyring, internkontroll og governance. Internrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding om

Avinors etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prosedyrer og etablere tiltak på kritiske områder i virksomheten. Internrevisjonen skal videre gi råd for å bidra til forbedringer i Avinors styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapningen i konsernet.

Internrevisjonen i Avinor er outsourcet og ivaretas av et eksternt revisjonsfirma. Internrevisjonen rapporterer funksjonelt til styret ved leder av revisjons- og risikostyringsutvalget, og er funksjonelt uavhengig av ledelses- og kontrollfunksjoner i konsernet. Administrativt rapporterer internrevisjonen til konserndirektør strategi og virksomhetsstyring.

Systemer for internkontroll og risikostyring knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen

Avinors etiske retningslinjer og verdigrunnlag danner sammen med foretakets organisering, ledelsesfora og rapporteringslinjer grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø knyttet til finansiell rapportering.

Forretnings- og støtteprosesser som er vesentlige for regnskapsrapporteringen er identifisert. Dette inkluderer prosesser som gjelder investeringsprosjekter, inntekter, finansposter, regnskapsavslutning samt IT-systemene som støtter disse prosessene. Overordnede risiko håndteres og bedømmes sentralt, mens transaksjonshåndteringen er underlagt både sentrale og desentrale kontroller. Det er lagt stor vekt på grundig dokumentasjon og vurdering av vesentlige vurderingsposter.

Det gjennomføres kontrolltiltak i den løpende regnskapsproduksjon og gjennom den løpende økonomioppfølging. Systemer for evaluering/overvåking av den interne kontrollen knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen er under utvikling og vurderes løpende.

11. Godtgjørelse til styrets medlemmer

Godtgjørelse til styret og dets underutvalg fastsettes av generalforsamlingen. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig, og det utstedes ikke opsjoner til

styremedlemmene. Aksjonærvalgte styremedlemmer utfører normalt ikke særskilte oppgaver for selskapet ut over styrevervet. Godtgjørelse til styrets medlemmer fremgår av note til årsregnskapet.

12. Lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte

Styret har utarbeidet retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Retningslinjene skal underbygge konsernets strategi, langsiktige interesser og økonomisk bæreevne. Retningslinjene er utarbeidet i henhold til vedtektenes § 8 og er i tråd med statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel. Videre har styret utarbeidet en rapport for lederlønn som omhandler lederlønnspolitikken som har vært ført det foregående regnskapsåret. Både retningslinjene og rapporten blir behandlet på ordinær generalforsamling.

Opplysninger om samlet godtgjørelse til ledende personer er omtalt i note 6 til årsregnskapet, i tillegg til i separat rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Både retningslinjer og rapport om lønn og godtgjørelse til ledende personer er inkludert i års- og bærekraftsrapporten.

13. Informasjon og kommunikasjon

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet utarbeider hvert år finansiell kalender der datoer for publisering av finansiell informasjon kommer frem. Finansiell kalender er tilgjengelig på selskapets hjemmesider og på Oslo Børs’ sider.

Finansiell informasjon publiseres i form av en børs melding før den gjøres tilgjengelig på www.avinor.no.

Konsernet legger frem fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i slutten av april måned. Regnskapstall rapporteres kvartalsvis.

14. Selskapsovertakelse

Staten ved Samferdselsdepartementet er eneeier av Avinor AS. På denne bakgrunn anses dette punkt i anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

15. Revisor

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra et samlet styre. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig en oppsummering av revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll.

Revisor har årlig møte med styret uten at administrasjonen er til stede. Revisor har også årlig møte med revisjons- og risikostyringsutvalget uten at administrasjonen er til stede. Revisor har møterett på selskapets generalforsamling.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

7.4 Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

1. Generelt

Disse retningslinjene er utarbeidet av konsernstyret i Avinor AS i medhold av selskapets vedtekter § 8. Retningslinjene gjelder for samtlige selskaper i Avinor-konsernet (heretter «Avinor» eller «Avinor-konsernet»).

I henhold til vedtektene skal retningslinjene ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven § 6-16 a) med tilhørende forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse til ledende personer (FOR-2020-12-11-2730). Fra og med 2023 skal styret også avgi rapport som gir en samlet oversikt over utbetalt og innestående lønn og godtgjørelse som omfattes av retningslinjene i § 6-16 a), jf. allmennaksjeloven § 6-16 b).

Avinors lederlønnspolitikkk skal være i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022).

Avtaler med ledende personer inngått før Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel som avviker fra Avinor-konsernets interne retningslinjer eller Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel berøres ikke av disse retningslinjene.

2. Avinors forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne

Retningslinjene knyttet til lederlønn skal bidra til å oppnå Avinor-konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Et overordnet prinsipp for ledergodtgjørelse i Avinor er at godtgjørelsen skal være egnet til å tiltrekke og beholde dyktige ledere, men uten at godtgjørelsen skal være lønnsledende. Avinor-konsernets lønnssystem skal være forståelig og akseptabelt. Avinor foretar årlige gjennomganger av praktiseringen av godtgjørelsesordningen.

Avinors verdier ligger til grunn for alt Avinor foretar seg. Disse verdiene er: åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert. Dette er et viktig utgangspunkt for Avinor-konsernets evne til å rekruttere, utvikle og beholde dyktige medarbeidere. Avinor-konsernet skal være en attraktiv og interessant arbeidsplass, som tiltrekker seg riktig kompetanse i en stadig mer spesialisert verden.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi.

Ledergodtgjørelsen skal bidra til måloppnåelse både økonomisk og operativt. Ved at Avinor-konsernet kun har fastlønn og ikke variable elementer i avlønningen til ledende personer, medfører det liten risiko for interessekonflikter og/eller høy risikotaking.

3. Virkeområde

Disse retningslinjer gjelder for ledende personer i Avinor-konsernet. Definisjonen av ledende personer i allmennaksjeloven § 6-16 a) legges til grunn.

For Avinor-konsernet betyr dette at styrets retningslinjer gjøres gjeldende for og inkluderer ledergruppene i Avinor og Avinors heleide datterselskaper, samt medlemmer av styret i Avinor og Avinors heleide datterselskaper for godtgjørelse i kraft av å være styremedlem i Avinor-konsernet.

Godtgjørelse til andre ansatte enn ledende personer, omfattes ikke av disse retningslinjene.

Retningslinjene gjelder fram til nye retningslinjer er godkjent av Avinors generalforsamling.

Retningslinjene får ikke innvirkning på avtaler med ledende ansatte inngått før ikrafttreden av disse retningslinjene.

4. Avinors prinsipper om godtgjørelse til ledende ansatte

4.1. Godtgjørelse til medlemmer av styret

Styrets godtgjørelse fastsettes av generalforsamlingen, jf. aksjeloven § 6-10.

4.2. Godtgjørelse til ledende ansatte i Avinor-konsernet

For å kunne nå selskapets overordnede mål er det nødvendig at Avinor kan tilby konkurransedyktige lønnsbetingelser, men selskapet skal ikke være lønnsledende og moderasjon skal vektlegges i lønnsfastsettelsen. Selskapet benytter seg av fastlønn som virkemiddel for å tiltrekke og beholde gode ledere. Selskapet benytter ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. Selskapet sammenligner seg primært med andre norske selskaper det er naturlig å sammenligne seg med i den enkelte rekrutteringsprosess, og ved eventuelle justeringer underveis. Det tilstrebes lik lønnsvekst for ledende ansatte som man har for øvrige ansatte. I denne vurderingen ses det også hen til kronemessig lønnsvekst for andre ansatte som et datapunkt. Dersom lønnsutviklingen for ledende ansatte er høyere enn gjennomsnittlig lønnsvekst for andre ansatte, skal det begrunnes, og begrunnelsen skal tas inn i selskapets lønnsrapport.

4.2.1. Basislønn

Hovedelementet i Avinor-konsernets godtgjørelsesordning er den faste grunnlønnen (basislønn).

Basislønn fastsettes med utgangspunkt i stillingens ansvar, kompleksitet, krav til kompetanse og den ledende ansattes ansiennitet.

4.2.2. Styrehonorar

Det ytes ikke godtgjørelse til ledende ansatte for styreverv i andre selskaper i Avinor-konsernet.

4.2.3. Naturalytelser

Det er etablert en administrativ ordning knyttet til naturalytelser for ledende ansatte i Avinor-konsernet. Selskapet kan fritt gjøre endringer i denne ordningen. Selskapets prinsipp er at ledende ansatte skal ha naturalytelser som er vanlige for

sammenlignbare stillinger. Dette kan være bilgodtgjørelse, fri avis/tidsskrift, fri telefon, bærbar PC, skriver og fri bredbåndstilknytning.

4.2.4. Pensjonsordninger

Ledende ansatte skal kun delta i Avinor-konsernets generelle pensjonsordning. For nytilsatte vil dette være en innskuddsordning i Nordea. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilåårene skal være på linje med andre ansattes vilåår i selskapet. Det eksisterer også en ytelsesbasert pensjonsordning i Statens Pensjonskasse for Avinor-konsernet, men denne ble lukket 1. januar 2019 og gjelder ikke for nye ansatte etter denne dato. For medlemmer av konsernledelsen i Avinor-konsernet inngåått før Statens retningslinjer for lederlønn datert 13. februar 2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon («top-hat»-pensjon). Ingen nye ledende ansatte skal tilbys en slik ordning.

For medlemmer av konsernledelsen ansatt etter 13. februar 2015 gjelder Avinor-konsernets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Det skal ikke påløpe pensjonskostnader ut over hva som eventuelt følger av en skattefavorisert ytelsesordning når en leder ikke lenger er ansatt i Avinor-konsernet.

4.2.5. Oppsigelse og etterlønn

Den gjensidige oppsigelsesfrist i Avinor-konsernet er tre måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant sted, med mindre loven gir anvisning på en lengre oppsigelsesfrist. Oppsigelsen skal meddeles skriftlig.

Fra oktober 2025 er det for nye medlemmer av konsernledelsen en gjensidig oppsigelsesfrist på seks måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant sted. For medlemmer i konsernledelsen tiltråått før dette tidspunktet er oppsigelsestiden enten tre eller seks måneder.

For konsernsjefen, som virksomhetens øverste leder, skal avtale om etterlønn mot å frasi seg oppsigelsesvernet inntas i ansettelsesavtalen. Slik klausul kan på forhånd gyldig avtales, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2).

Avinor-konsernet benytter som utgangspunkt ikke etterlønn utover lønn i oppsigelsestid i henhold til arbeidsmiljøloven. Etterlønn kan imidlertid, for alle involverte parter, være et godt alternativ i enkelte sammenhenger. For ledende ansatte vil etterlønn kun utbetales dersom det er Avinor som tar initiativet til å avslutte arbeidsforholdet, det anses som rimelig og ikke overstiger 12 månedslønner i sum av avtalt sluttvederlag og lønn i oppsigelsestiden, samt at ny inntekt skal komme til fradrag krone for krone i Avinors utbetaling av avtalt sluttvederlag utover oppsigelsesperioden.

Det må vurderes i det konkrete tilfellet om daglig leder i Avinors datterselskaper skal ha klausul om etterlønn ved tilsetting, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2), forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som først konkretiseres ved oppsigelse eller ha ordinært oppsigelsesvern uten klausul om mulighet for etterlønn etter arbeidsmiljøloven § 15-7.

Ledende ansatte er på samme måte som øvrige ansatte omfattet av Avinors interne prinsipper ved organisasjonsendringer i Avinor-konsernet, og vil i henhold til disse prinsippene kunne tilståå sluttpakke eller gavepensjon på like vilåår som for øvrige ansatte. Kompensasjonens størrelse avgjøres ved å se alder og tjenesteansiennitet i sammenheng.

5. Fastsettelse av kompensasjon til ledende ansatte

Det er etablert et eget underutvalg til konsernstyret, HR-, kompensasjon- og HMS-utvalget, som har som mandat å gjennomføre løpende vurderinger og overvåkning av Avinor-konsernets policy knyttet til kompensasjon.

- Underutvalget skal også gjennomføre følgende oppgaver, jf. vedtektene § 8:
- Godtgjørelse til konsernsjef med tilhørende vurderingskriterier/målekort
 - Vurdere, og gi innspill til konsernsjefens vurdering av konserndirektørenes lønnsjustering
 - Pensjon
 - Oppsigelsestid og etterlønn
 - Retningslinjer for lederlønn og erklåring/rapport knyttet til konsernets praktisering av retningslinjene

6. Beslutningsprosess for godkjenning av retningslinjene

Avinors ordinære generalforsamling godkjenner retningslinjene. Før retningslinjene legges frem for generalforsamlingen, skal konsernstyret behandle retningslinjene, herunder behandling i Avinors HR-, kompensasjon- og HMS-utvalg.

7. Årlig lønnsrapport

Styret skal fra 2023 årlig sørge for at det utarbeides en lønnsrapport i tråd med bestemmelsen i allmennaksjeloven § 6-16 b) Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i noterte selskaper med tilhørende forskrift.

Revisor skal før lønnsrapporten behandles av generalforsamlingen kontrollere at lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter gjeldende regelverk.

8. Fravikelse fra og endring i retningslinjene

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike disse retningslinjene. Begrunnelsen for slik fravikelse må være saklig motivert i hensynet til Avinor-konsernets interesse i å beholde nøkkelpersoner eller for å på annen måte ivareta Avinor-konsernets interesser og bæreevne.

Endringer i retningslinjene skal beskrives i nye oppdaterte retningslinjer som generalforsamlingen godkjenner. Avinor skal ved endringer alltid ta hensyn til de til enhver tid gjeldende Statens retningslinjer for lederlønninger i selskaper med statlig eierandel.

9. Offentliggjøring

Retningslinjene dateres dagen for generalforsamlingens godkjennelse av retningslinjene.

Retningslinjene gjøres tilgjengelige på Avinors nettside som en del av Avinor-konsernets års- og bærekraftsrapport.

7.5 Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

1. Generelt

Avinor er et statlig heleid konsern under Samferdselsdepartementet med ansvar for å eie, drive og utvikle et landsdekkende lufthavnnett og levere flysikringstjenester for sivil og militær luftfart. Konsernets samfunnsoppdrag er å sikre sikker, effektiv og tilgjengelig luftfart i hele Norge, samtidig som virksomheten drives innenfor bærekraftige økonomiske rammer og i tråd med statens sektorpolitiske mål.

Konsernets virksomhet er organisert i lufthavnvirksomhet og flysikringsvirksomhet, støttet av felles stabs- og støttefunksjoner. Avinor forvalter samfunnskritisk infrastruktur og opererer i et strengt regulert miljø, med betydelige krav til sikkerhet, beredskap, kostnadskontroll og etterlevelse av nasjonale og internasjonale regelverk.

Avinors strategi mot 2030 setter tydelige rammer for konsernledelsens ansvar og prioriteringer. Strategien vektlegger sikker og stabil drift, effektiv ressursutnyttelse, styrket produktivitet og systematisk risikostyring. Videre skal konsernet bidra aktivt til omstilling av luftfarten gjennom klimamål, teknologisk utvikling og tilrettelegging for fossilfri luftfart.

Ledende personer i konsernet har et helhetlig ansvar for å realisere strategien gjennom målrettet styring av drift, investeringer, prosjektportefølje og organisasjonsutvikling. Dette omfatter blant annet håndtering av store og komplekse investeringsprosjekter, tilpasning til nye regulatoriske krav, utvikling av robuste digitale løsninger og sikring av nødvendig kompetanse.

Godtgjørelsen til ledende personer skal understøtte langsiktig måloppnåelse og verdiskaping, og reflektere ledernes ansvar for sikker drift, økonomisk bærekraft, samfunnsansvar og etterlevelse av konsernets strategiske mål.

Styret i Avinor-konsernet skal i medhold av Avinors vedtekter § 8 sørge for at det årlig utarbeides rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b) og tilhørende forskrift.

Gjeldende retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer ble vedtatt i generalforsamling den 16. juni 2022. Retningslinjene skal, i samsvar med allmennaksjelovens bestemmelser, behandles neste gang av generalforsamlingen som avholdes i juni 2026.

2. Godtgjørelse til ledende personer

Konsernet har en ledergruppe bestående av konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglig leder for det største datterselskapet, Avinor Flysikring AS.

I Avinor-konsernet foreligger det ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. I tillegg til fastlønn, mottar ledende personer også naturalytelser etter ordninger som vurderes som vanlig for tilsvarende stillinger. I tillegg deltar ledende personer i konsernets pensjonsordninger nærmere beskrevet i styrets retningslinjer om lønn og godtgjørelse.

2.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

Godtgjørelse til ledende personer for det rapporterte regnskapsåret							
Navn på ledende person, stilling (A)		Fast godtgjørelse				Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse
	Fotnote	Regn-skapsår	Fastlønn (B)	Annen godtgjørelse (C)	Pensjonskostnad (D)	Fast	Fast
Abraham Foss, konsernsjef		2025	3 440 885	671 498	162 460	4 274 843	100 %
		2024	3 293 030	625 614	154 545	4 073 188	100 %
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	3	2025	2 346 876	415 621	695 670	3 458 167	100 %
		2024	2 244 141	384 850	236 167	2 865 158	100 %
Thorgeir Landevaag, konserndirektør store lufthavner	1,3	2025	2 622 591	461 700	587 211	3 671 501	100 %
		2024	2 379 541	383 631	204 982	2 968 154	100 %
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	3	2025	2 674 830	269 167	1 217 692	4 161 689	100 %
		2024	2 489 791	257 333	634 456	3 381 580	100 %
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO		2025	2 271 330	190 900	591 638	3 053 868	100 %
		2024	2 175 104	185 249	805 709	3 166 062	100 %
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte		2025	2 146 678	192 461	535 282	2 874 421	100 %
		2024	2 055 778	186 017	529 830	2 771 625	100 %
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling		2025	2 412 195	326 805	163 614	2 902 614	100 %
		2024	2 279 959	274 892	155 251	2 710 101	100 %
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi		2025	2 733 527	413 247	162 758	3 309 532	100 %
		2024	2 623 364	408 087	154 473	3 185 923	100 %
Karianne Helland Strand, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	2,3	2025	2 301 455	217 423	238 952	2 757 830	100 %
		2024	1 281 813	117 705	93 058	1 492 576	100 %
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt		2025	2 160 534	307 517	162 833	2 630 884	100 %
		2024	2 068 713	297 541	154 554	2 520 807	100 %

2.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

- A) Angitt stilling er aktuell stillingstittel.
- B) Fastlønn inkluderer månedslønn, feriepenger, trekk feriepenger og uregelmessige tillegg arbeidstid.
- C) Annen godtgjørelse inkluderer fordel knyttet til ulike forsikringsordninger (gruppeliv, helse, reise og ulykke), mobil, internett, fast bilgodtgjørelse og utbetalt pensjonskompensasjon. *Fra og med 2025 er bilgodtgjørelse og utbetalt pensjonskompensasjon reklassifisert fra lønn til annen godtgjørelse. Sammenligningstall er endret tilsvarende.*
- D) Pensjonskostnad inkluderer pensjonsopptjening i ytelsespensjonsordninger og innskuddsordninger.
- 1 Thorgeir Landevaag konserndirektør store lufthavner fra 1. juni 2024. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling til med 30. mai 2024.
- 2 Karianne Helland Strand konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 1. juni 2024. Angitt lønn for 2024 gjelder for perioden fra 1. juni til 31. desember 2024.
- 3 Pensjonskostnad for 2025 er høyere enn normalt nivå. 2025-kostnad inkluderer planendringseffekter beregnet av aktuar ved innregning av ny lov om livsvarig avtalefestet pensjon for offentlig sektor.

3. Godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til styremedlemmer fastsettes av generalforsamlingen. Enkelte styremedlemmer er også medlem av utvalg til styret (revisjons- og risikostyringsutvalg og HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg). Godtgjørelse for disse vervene fastsettes også av generalforsamlingen. Angitt honorar i nedenstående tabell omfatter godtgjørelse for styreverv og deltakelse i utvalg.

3.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

- A) Oppgitt godtgjørelse til medlemmer av styret inkluderer kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem. Godtgjørelse ansattvalgte styremedlemmer har mottatt i egenskap av ordinært ansettelsesforhold i Avinorkonsernet er ikke medtatt i tabellen.
- B) Mike Antonsen ansattvalgt varamedlem i 2024 og frem til august 2025.

3.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til medlemmer av styret							
Navn på styremedlem, rolle		Godtgjørelse medlemmer av styret				Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse
	Fotnote	Regn-skapsår	Styre-honorar	Revisjons- og risikostyringsutvalg	HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg	Fast	Fast
Tone Wille, styrets leder (fra juni 2024)		2025	550 500		42 000	592 500	100 %
		2024	266 500		20 500	287 000	100 %
Ola H. Strand, styrets nestleder		2025	335 500			335 500	100 %
		2024	317 000			317 000	100 %
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem		2025	277 416		25 500	302 916	100 %
		2024	258 500	22 500	12 500	293 500	100 %
Inger Lise Strøm, styremedlem		2025	273 750	84 500		358 250	100 %
		2024	258 500	80 000		338 500	100 %
Fridtjof Berents, styremedlem (fra juni 2024)		2025	273 750	48 500		322 250	100 %
		2024	132 500	23 500		156 000	100 %
Mike Antonsen, ansattvalgt styremedlem (fra august 2025)	A, B	2025	140 000	12 500		152 500	100 %
		2024	14 000			14 000	100 %
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem	A	2025	273 750		13 000	286 750	100 %
		2024	258 500			258 500	100 %
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem	A	2025	273 750		12 500	286 250	100 %
		2024	258 500		24 500	283 000	100 %
Morten Mikalsen, ansattvalgt varamedlem	A	2025	15 000			15 000	100 %
		2024	14 000			14 000	100 %
Anne Carine Tanum, styrets leder (til juni 2024)		2025				-	
		2024	253 500		19 500	273 000	100 %
Linda Bernander Silseth, styremedlem (til juni 2024)		2025				-	
		2024	126 000		12 000	138 000	100 %
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem (til august 2025)	A	2025	133 750	36 000		169 750	100 %
		2024	258 500	46 000		304 500	100 %

4. Aksjebasert godtgjørelse

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om aksjebasert godtgjørelse.

5. Rett til å tilbakekalle variabel godtgjørelse

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om variabel godtgjørelse.

6. Fravikelse fra retningslinjene

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike vedtatte retningslinjer, som angitt i retningslinjenes punkt 8.

I 2025 har det ikke vært tilfeller hvor retningslinjene er fraveket.

7. Samsvar med retningslinjer

Retningslinjene for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet skal bidra til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi. Leder godtgjørelsen skal bidra til måloppnåelse både økonomisk og operativt, og lønnssystemet skal være forståelig og akseptabelt.

Avinor gjennomførte i 2025 et lønnsoppgjør der ledende ansatte i konsernet fikk et oppgjør innenfor rammen for lønnsoppgjøret i Avinor-konsernet som var i tråd med rammen for frontfaget (4,4 prosent) på lik linje som øvrige ansatte i konsernet.

Styret er av den oppfatning at det må aksepteres at kronemessig lønnsvekst er høyere for ledende ansatte enn øvrige ansatte så lenge Avinor forholder seg til samme prosentvise ramme for oppgjøret som for øvrige ansatte. Dette er i tråd med selskapets uttalte målsetning om konkurransedyktig avlønning. I Avinor-konsernet er det flere grupper av ansatte som grunnet type stilling har lønn som ligger på nivå med ledende ansatte i konsernet, noe som også taler for at det er prosentvis vekst i lønnsnivå som er relevant å forholde seg til ved vurdering av lønnsveksten for ledende ansatte. En regulering av ledende ansattes lønn tilsvarende gjennomsnittlig kronebeløp for øvrige ansatte, vil svekke Avinors mulighet til å avlønne ledende ansatte på et konkurransedyktig, dog ikke lønnsledende nivå, og styret vurderer dette til å ikke tjene selskapets interesser.

For enkelte ledende ansatte har årlig lønnsvekst i 2025 vært høyere/lavere enn 4,4 prosent. Dette skyldes flere faktorer og er ikke direkte knyttet til lønnsoppgjøret:

- ledende ansatte har fått endret lønn i forbindelse med endring av stilling eller ansvarsområde i løpet av året.
- avtalt tidspunkt for lønnsjustering kan også spille inn på prosentvis lønnsvekst for den enkelte.
- endringer i enkeltstående komponenter av total godtgjørelse (skattepliktige fordeler forsikringsordninger, skattepliktig andel av reisekompensasjon eller lignende) kan også bidra til at årlig endring i kompensasjon tilsynelatende avviker fra avtalt ramme for lønnsvekst, på tross av at den ledende ansatte har hatt en lønnsvekst i samsvar med rammen.

Det er styrets oppfatning at samlet godtgjørelse til ledende personer for 2025 er i overenstemmelse med konsernets retningslinjer, og at retningslinjene er innrettet slik at de bidrar til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

8. Sammenligningsinformasjon

Nedenstående tabell gir informasjon om de siste fem regnskapsårs årlige lønnsutvikling for ledende personer, selskapets resultater og endring i gjennomsnittlig lønn for andre ansatte enn ledende personer.

Andre ansatte enn ledende personer er i tabellen definert som alle andre ansatte enn de som er listet særskilt opplistet i tabellen som ledende ansatte.

8.1. Tabellarisk oversikt over siste fem års utvikling i lønn og annen godtgjørelse

Sammenlignbar tabell over godtgjørelse og selskapets ytelse over de siste fem rapporterte regnskapsår (RFY)							
Godtgjørelse for ledende personer							
Navn	Stilling (C)	Fotnote	2021 vs. 2020	2022 vs. 2021	2023 vs. 2022	2024 vs. 2023	2025 vs. 2024
Abraham Foss	Konsernsjef	1		3,7 %	5,2 %	7,2 %	4,9 %
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS	2		33,1 %	6,6 %	6,4 %	5,1 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør store lufthavner	3	6,0 %	13,7 %	4,2 %	9,8 %	11,6 %
Anders Kirsebom	konserndirektør regionale lufthavner	4	6,3 %	6,1 %	3,1 %	4,4 %	7,2 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	5	5,3 %	4,1 %	5,2 %	5,1 %	4,3 %
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	6	4,6 %	3,7 %	5,0 %	5,2 %	4,3 %
Joachim Lupnaav Johnsen	Konserndirektør kommersiell styring og utvikling	7	7,1 %	7,5 %	5,1 %	16,5 %	7,2 %
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi	8			5,2 %	4,2 %	3,8 %
Karianne Helland Strand	Konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling	9					4,3 %
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	10			5,4 %	6,4 %	4,3 %
Dag Falk-Petersen	Konsernsjef	11	7,8 %				
Stine Ramstad Westby	Konserndirektør store lufthavner	12	8,2 %	3,8 %	5,1 %		
Helge Eidsnes	Lufthavndirektør Bergen lufthavn	13	8,9 %				
Anette Sigmundstad	Lufthavndirektør Stavanger lufthavn	14	5,1 %				
Marit Helene Stigen	Lufthavndirektør Trondheim lufthavn	15	6,2 %				
Øyvind Hasaas	Konserndirektør drift og infrastruktur	16	4,4 %				
Egil Thompson	Konserndirektør kommunikasjon og marked	17	5,6 %				
Selskapets resultat							
EBITDA konsern			64,4 %	1,4 %	16,0 %	11,4 %	33,4 %
Resultat før skatt konsern			129,0 %	105,8 %	-27,8 %	-19,6 %	550,8 %
Gjennomsnittlig godtgjørelse fordelt på antall årsverk			B				
Gjennomsnittlig årslønn eks. ledergruppe, konsern			2,7 %	3,7 %	5,2 %	5,2 %	4,4 %

8.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over siste fem års årlige lønnsutvikling

- A) Tabell viser endring i total utbetalt kompensasjon i løpet av året (fastlønn og annen godtgjørelse). Pensjonskostnader inngår ikke i oversikten. Endring presenteres kun for de år vedkommende har vært i konsernledelsen begge årene.
- B) Tabell viser oversikt over forhandlet gjennomsnittlig lønnsvekst.
- C) Aktuell ledende stillingstittel. For personer som har gått ut av konsernledelsen er siste stillingstittel angitt.
- D) Der hvor ledende ansatte kun har vært ansatt deler av året, er lønnskostnad annualisert for å gi relevante sammenligningstall.
- 1) Abraham Foss konsernsjef fra 15. februar 2021. Foss har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 2) Jan Gunnar Pedersen administrerende direktør Avinor Flysikring AS fra 2022. Pedersen har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 3) Thorgeir Landevaag divisjonsdirektør regionale lufthavner fra 1. august 2018 til 31. desember 2021. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 1.januar 2022 til 31. mai 2024. Konserndirektør store lufthavner fra 1. juni 2024. Landevaag har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet. I løpet av 2024 hadde Landevaag lønnsjustering ut over generell ordning i konsernet som følge av endring av stilling, som også påvirker lønnsvekst-prosenten for 25 vs 24.
- 4) Anders Kirsebom administrerende direktør Avinor Flysikring AS til og med 2021. Konserndirektør regionale lufthavner fra og med 2022. Kirsebom har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet. Kirsebom har i deler av 2025 hatt funksjonstillegg i forbindelse med internt vikariat.
- 5) Petter Johannessen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden. Johannessen har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 6) Mari Hermansen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden. Hermansen har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 7) Joachim Lupnaav Johnsen konserndirektør kommersielt fra 1. oktober 2020. Johnsen har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet. I løpet av 2024 hadde Johnsen lønnsjustering ut over generell ordning i konsernet som følge av gjennomgang av innhold og ansvar i stillingen opp mot lønnsnivå, som også påvirker lønnsvekst-prosenten for 25 vs 24.
- 8) Lars Vågsdal konserndirektør teknologi fra 1. april 2022. Vågsdal har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 9) Karianne Helland Strand konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling fra 1. juni 2024. Strand har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 10) John-Ragnar Aarset konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt fra 15. februar 2022. Aarset har i 2025 hatt en lønnsjustering i samsvar med generell justering i konsernet.
- 11) Dag Falk-Petersen konsernsjef til og med 14. februar 2021.
- 12) Stine Ramstad Westby konserndirektør drift og infrastruktur til og med 2018, lufthavndirektør Oslo lufthavn fra og med 2019, lufthavndirektør Oslo Lufthavn /konserndirektør store lufthavner i perioden fra 1. januar 2022 til 30. april 2024.
- 13) Helge Eidsnes Lufthavndirektør Bergen lufthavn fra 19. august 2019. Fra og med 2022 er Bergen lufthavn organisert under store lufthavner og Eidsnes sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 14) Anette Sigmundstad lufthavndirektør Stavanger lufthavn fra 1. mars 2019. Fra og med 2022 er Stavanger lufthavn organisert under store lufthavner og Sigmundstad sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 15) Marit Helene Stigen lufthavndirektør Trondheim Lufthavn fra 1. februar 2018. Fra og med 2022 er Trondheim lufthavn organisert under store lufthavner og Stigen sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 16) Øyvind Hasaas lufthavndirektør Oslo Lufthavn til og med 2018, konserndirektør drift og infrastruktur fra 1. januar 2019 til 31. mars 2022.
- 17) Egil Thompson konserndirektør kommunikasjon og marked til 31. oktober 2021.

8.2 Tabellarisk oversikt over utvikling i avtalt årlig grunnlønn

I tabell 2.1 angis total årlig godtgjørelse (lønn, annen godtgjørelse og pensjoner) til ledende personer, og i tabell 8.1 angis årlig endring i godtgjørelse (utvikling i utbetalt lønn og annen godtgjørelse). Utbetalt lønn det enkelte år er bygd opp av flere komponenter, som også kan ha ulike reguleringstidspunkter for de ledende ansatte. Hoveddelen av månedlig utbetalt lønn for den enkelte ledende ansatte beregnes ut fra avtalt årlig grunnlønn som også er beregningsgrunnlaget for andre komponenter som inngår i utbetalt lønn. Fra og med 2024 er det derfor valgt å ta med tabell som viser utviklingen i avtalt årlig grunnlønn per desember det enkelte år.

Økningen i avtalt grunnlønn vil kunne avvike fra rammene i lønnsoppgjørene omtalt i rapportens kapittel 7 og 8. Dette ettersom det kan være avtalt ulike virkningstidspunkt for årlig lønnsregulering.

Utvikling i avtalt årlig grunnlønn						
		Per 31. desember			Prosentvis økning	
Navn	Stilling	2023	2024	2025	2024 vs 2023	2025 vs 2024
Abraham Foss	Konsernsjef	3 054 600	3 213 500	3 354 900	5,2 %	4,4 %
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS	2 135 400	2 240 700	2 333 200	4,9 %	4,1 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør store lufthavner	2 135 700	2 518 300	2 622 300	17,9 %	4,1 %
Anders Kirsebom	konserndirektør regionale lufthavner	2 344 500	2 466 400	2 574 900	5,2 %	4,4 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	2 088 200	2 191 200	2 281 700	4,9 %	4,1 %
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	1 971 100	2 068 300	2 153 700	4,9 %	4,1 %
Joachim Lupnaav Johnsen	Konserndirektør kommersiell styring og utvikling	1 971 100	2 308 500	2 403 800	17,1 %	4,1 %
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi	2 481 600	2 603 900	2 711 400	4,9 %	4,1 %
Karianne Helland Strand	Konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling		2 241 100	2 333 600		4,1 %
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	1 971 100	2 068 300	2 153 700	4,9 %	4,1 %

7.5.1 Uavhengig revisors attestasjonsuttalelse om lønnsrapport



Shape the future
with confidence

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretakerregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no
Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i Avinor AS

UAVHENGIG REVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE OM LØNNSRAPPORT

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Avinor AS's rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2025, er utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Styrets ansvar

Styret er ansvarlig for utarbeidelsen av lønnsrapporten og for at den inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift. Styret har også ansvar for slik intern kontroll som det finner nødvendig for å utarbeide en lønnsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av *International Ethics Standards Board for Accountants* (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Revisjonsforetaket anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring, som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og gjennomfører et system for kvalitetsstyring som inkluderer retningslinjer eller rutiner som samsvarer med etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldene lover, forskrifter og regulatoriske krav.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift, og at opplysningene i lønnsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Vi har utført vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon».

Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen. Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønnsrapporten for å utforme kontrollhandlingene som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. Videre utførte vi kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av opplysningene i lønnsrapporten, herunder om den inneholder de opplysningene som kreves etter lov og tilhørende forskrift. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 23. april 2026
ERNST & YOUNG AS

Attestasjonsuttalelsen er signert elektronisk

Trond Stian Nytveit
statsautorisert revisor

A member firm of Ernst & Young Global Limited

7.6 Redegjørelse Åpenhetsloven 2025

Ansvarlig virksomhet

Avinor forvalter store verdier på vegne av samfunnet og samfunnsoppdraget skal utføres med hensyn til mennesker, dyr, samfunn og miljø. Avinor stiller derfor strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningsførsel. Avinor jobber aktivt for å sikre at vi respekterer grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i vår egen virksomhet og i verdikjeden vår både oppstrøms og nedstrøms.

Avinor følger OECDs retningslinjer og standarder for et ansvarlig næringsliv, dette er understøttet gjennom medlemskap i Etisk Handel Norge og Transparency International Norge. I tråd med internasjonale rammeverk og nasjonalt lovverk skal Avinor jobbe aktivt med aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis. Aktsomhetsvurderinger er en risikobasert tilnærming for å respektere og ivareta mennesker, dyr, samfunn og miljø i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

Forankring og styrende dokumenter

Avinor har i flere år arbeidet med ansvarlig forretningsførsel, og har siden 2022 systematisk arbeidet for bedre å møte kravene i lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven) samt OECD-rammeverket for aktsomhetsvurderinger.

Avinor har et omfattende styringssystem med prosedyrebeskrivelser for alle funksjoner i konsernet. Arbeidet med aktsomhetsvurderinger er innarbeidet i selskapets interne styringssystem for å sikre implementering av aktsomhetsvurderinger i alle relevante funksjoner og prosesser.

Kjernen i Avinors policy for Etikk, samfunnsansvar og mangfold

Ansvarlig: Konsernsjef. Compliance overvåker etterlevelse og bidrar med opplæring.
Scope: Egne ansatte, arbeidere i verdikjeden, lokalsamfunn og interessenter, inkludert urfolk eller andre marginaliserte befolkningsgrupper, samt natur, dyr og miljø. Policyen omfatter alle konsernets forretningsområder og selskaper.
Tilgjengelighet: Avinors nettsider, intranett, internt styringssystem og opplæring. Innholdet i policyen videreføres til ansatte gjennom konsernets ‘*etiske retningslinjer*’ og kontraktsparter gjennom ‘*etiske krav til kontraktspartnere*’.

Nøkkelinnhold:
Retningslinjene fastsetter at Avinor skal drive forretningsvirksomhet som er forenlig med internasjonale veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, og nasjonal lovgivning i henhold til (1) Verdenserklæringen om menneskerettigheter, (2) FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter, (3) FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, og (4) ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet.

Følgende prinsipper i henhold til overnevnte standarder ligger til grunn for en bærekraftig og ansvarlig forretningspraksis i hele Avinors virksomhet:

- Avinor støtter retten til fri Fagorganisering og Kollektive forhandlinger. Lønn til arbeidere for en normal arbeidsuke skal minst være i tråd med nasjonale minstelønnsbestemmelser eller bransjestandard der den høyeste gjelder. Arbeidstiden skal være i tråd med nasjonale lover eller bransjestandarder.
- Tvangsarbeid, slavearbeid eller ufrivillig arbeid skal ikke forekomme noen form. Barnarbeid er ikke tillatt
- Det skal ikke forekomme Diskriminering når det gjelder ansettelse, avlønning, opplæring, forfremmelse, oppsigelse eller pensjonering basert på etnisk tilhørighet,

- religion, alder, nedsatt funksjonsevne, kjønn, sivil status, seksuell orientering, fagforeningsarbeid eller politisk tilhørighet.
- Brutal behandling, seksuelt eller annet misbruk og andre former for ydmykelser er forbudt.
- Ansatte og arbeidere skal ha et sikkert og sunt arbeidsmiljø (HMS)
- Regulære ansettelser skal ikke omgå gjennom bruk av korttidsengasjementer.
- Negativ miljøpåvirkning skal reduseres i hele verdikjeden. Produksjon og bruk av naturressurser skal ikke bidra til å ødelegge ressurs- og inntektsgrunnlag for urfolk eller andre marginaliserte befolkningsgrupper.
- Korrupsjon og annen forbudt forretningspraksis er ikke tillat.
- Dyrevelferd skal respekteres. Nasjonal og internasjonal dyrevelferdslovgivning og reguleringer skal overholdes.

I tråd med policyen skal alle ansatte etterleve konsernets policyer, retningslinjer og gjeldende regelverk innen etikk og samfunnsansvar. Avinor arbeider aktivt og målrettet for å fremme likestilling og mangfold og for å hindre diskriminering. Arbeidsmiljøet skal være inkluderende, helsefremmende, preget av gode holdninger, effektivitet, samarbeid, læring og kontinuerlig forbedringsarbeid.

Policyen stadfester at det ikke skal forekomme diskriminering når det gjelder ansettelse, avlønning, opplæring, forfremmelse, oppsigelse eller pensjonering basert på etnisk tilhørighet, religion, alder, nedsatt funksjonsevne, kjønn, sivil status, seksuell orientering, fagforeningsarbeid eller politisk tilhørighet. Dette er videre operasjonalisert i Konsernets «[Mangfoldsløfter](#)».

Retningslinjene statuerer en nulltoleranse for korrupsjon som gjelder hele konsernet, inkludert anskaffelser og verdikjeden.

[Avinors policy for etikk og samfunnsansvar, etiske retningslinjer og etiske krav til kontraktsparter](#) er tilgjengelig på selskapets [hjemmeside](#).

Organisering og ansvar for arbeidet med ansvarlig virksomhet

Alle fagavdelinger og kontraktansvarlige i Avinor har et ansvar i arbeidet med ansvarlig virksomhet og oppfølging av aktsomhetsvurderinger. Basert på identifiserte risikoer i verdikjeden har sentrale konsernfunksjoner og fagavdelinger en mer aktiv rolle i oppfølgingen av vurderinger og tiltak i arbeidet med aktsomhetsvurderinger:

- **Compliance Konsern** er fagansvarlig for etikk, sosial bærekraft og ansvarlig virksomhet. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner, følge opp risiko i egen virksomhet og leverandørkjeden, samt bidra med fag og kompetanse innen etikk i anskaffelser og kontraktoppfølging.
- **Bærekraftavdelingen** er fagansvarlig for klima og miljø. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner og er involvert i flere prosjekter og anskaffelser som pågår i konsernet som premissgiver og kravstiller innen klima og miljø.
- **Konserninnkjøp** er ansvarlig for gjennomføring av anskaffelser og inngåelser av kontrakt med leverandører, herunder stiller de krav om oppfølging av leverandører. Kontraktene som inngås forvaltes av kontraktansvarlige i fagavdelinger. Innkjøpsavdelingen er ansvarlig for å kvalitetssikre at risiko innen etikk og sosial bærekraft er ivaretatt i anskaffelsesstrategiene. Kategoriledere og porteføljeansvarlige i innkjøpsavdelingen har fått opplæring i etisk handel og aktsomhetsvurderinger. Kategoriledere og porteføljeledere er ansvarlig for å kontinuerlig vurdere og oppdatere risiko innen sitt ansvarsområde. Innkjøpsavdelingen spiller en viktig rolle i å fange opp risiko i eksisterende leverandørkjede og risiko gjennom nye leverandører i forbindelse med anskaffelser, samt å redusere risiko gjennom å stille krav til produkter og tjenester, og kontraktoppfølging.
- Avdelingen **prosjekt og utbygging** har ansvaret for større infrastruktur- og utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter. Avdelingen spiller en viktig rolle i arbeidet med aktsomhetsvurderinger da avdelingen er involvert i større prosjekter og anskaffelser av varer og tjenester som Avinor har definert som risiko tjenester og produkter. Fagansvaret og oppfølging av arbeidslivskriminalitet og seriøsitet i bygg- og anleggskontrakter følges opp i denne avdelingen.

- **Kommersiell avdeling** har kontraktansvaret for Avinors kommersielle leietakere. Blant Avinors kommersielle leietakere finnes aktører som drifter cafeer, restauranter, klesbutikker og andre kommersielle tilbud på Avinors lufthavner. Eksempelvis stilles det krav til leietakere om bærekraftige produkter gjennom sertifiseringer som fairtrade.

Avinors verdikjede og markedsrisiko

Avinor AS er et statlig eid selskap med ansvar for å drive og utvikle Norges nasjonale nettverk av flyplasser, samt forvaltning av en stor del av det norske luftrommet gjennom lufttrafikkjenester. Avinor-konsernet består av morselskapet Avinor AS samt de tre datterselskapene Avinor Flysikring AS, Avinor Utvikling AS og Svalbard lufthavn AS. Avinor eier 43 lufthavner i hele landet.

Forretningsmodell og verdikjede

Konsernets kommersielle inntekter består i hovedsak av omsetningsbaserte husleieinntekter fra leietakere (tjenestekonsesjonskontrakter) som tilbyr kommersielle tjenester som tax-free-handel, annen varehandel, parkering, servering, reklame, flydrivstoff, bakketjenester og hotelldrift på Avinors arealer. Muligheten til å drive kommersiell virksomhet på lufthavnene er med noen få unntak, konkurranseutsatt. Avinors trafikkinntekter fra lufthavn- og flysikringsvirksomheten betales av flyselskapene. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste for Avinors lufthavnvirksomhet.

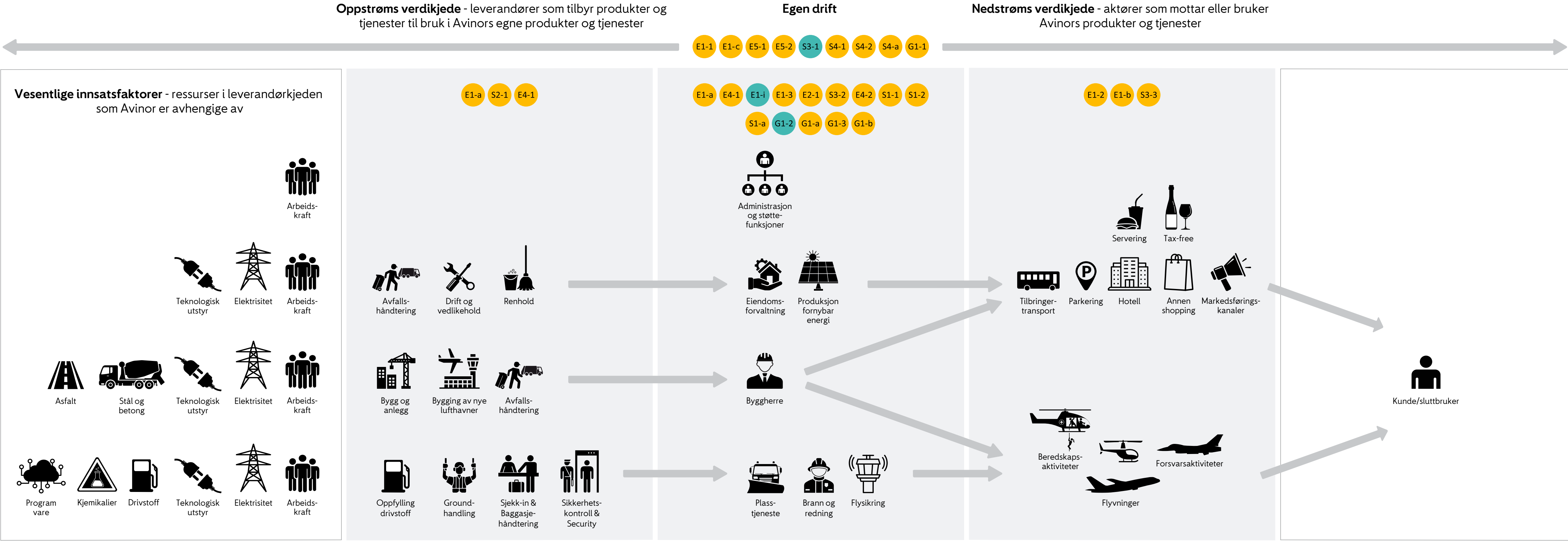
Avinors verdikjede oppstrøms inkluderer nøkkelressurser, entreprenører i forbindelse med bygging av infrastruktur, tjenester knyttet til lufthavnsoperasjon som bakketjenester, innsjekk og bagasjehåndtering, og sikkerhetstjenester, samt drifts- og servicetjenester relatert til Avinors bygg og avfallshåndtering. Verdikjeden nedstrøms omfatter hovedsakelig flytrafikk, kommersielle tilbud på flyplassene, tilbringertjenester, parkering og hoteller.

Nøkkelressurser og forsyningskjede

For å levere sine tjenester er Avinor avhengig av fysisk infrastruktur, kompetente medarbeidere, avanserte IT-systemer og samarbeid med flyselskaper, leverandører og myndigheter.

- Infrastruktur: Rullebaner, terminaler, flykontrolltårn og logistikkentre utgjør grunnlaget for Avinors drift.
- Teknologi og digitalisering: Avanserte lufttrafikkstyringssystemer, biometriske sikkerhetsløsninger og AI-drevne effektiviseringsverktøy bidrar til optimal drift.
- Samarbeid og forsyningskjede: Avinor jobber tett med flyselskaper, drivstoffleverandører, entreprenører og teknologipartnere for å sikre høy kvalitet og bærekraftig utvikling.

Se figur for illustrasjon av Avinors verdikjede, denne figuren benyttes også i vår CSRD-rapport for 2025 for illustrasjon av verdikjede og hvor Avinor har en vesentlig påvirkning på *Environment* (E), *Social* (S) og *Governance* (G).



- Nr. PRM**

 - E1-1** Klimagassutslipp fra Avinors virksomhet og i verdikjede
 - E1-2** Ikke-CO2-utslipp i verdikjeden - utslipp fra høyere luftlag
 - E1-3** Energiforbruk fra Avinors virksomhet
 - E1-1** Nye former for fossilfri transport og ny luftmobilitet
 - E1-a** Økte kostnader for å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima
 - E1-b** Færre reisende grunnet dyrere billetter og endring i reisevaner
 - E1-c** Risiko for feilinvesteringer
- E2-1** **S3-2** PFAS-utlekking fra eksisterende forurenset grunn
 - E4-1** Arealbruk og arealbruksendringer som følge av drift og utvikling av eksisterende lufthavner og bygging av nye lufthavner
 - E4-2** Påvirkning på arter og naturtyper fra aktiviteter i drift, utvikling og "utbygging av nye lufthavner
 - Bruk av konstruksjonsstål, betong og asfalt i konstruksjon og vedlikehold av flyplasser
 - E5-1** Avfall fra drift, vedlikehold og utbygging
- S1-1** Mangfold, likestilling og inkludering
 - S1-2** Ulykker og skader på egne medarbeidere
 - S1-a** Attrahere og beholde nøkkelressurser og kritisk kompetanse
 - S2-1** Brudd på anstendig arbeidsforhold/seriøsitetsskrav i bygg og anleggsbransjen
 - S3-1** Binde Norge og Verden sammen - Økonomiske ringvirkninger fra flyplassen
 - S3-3** Fly- og helikopterstøy
- S4-1** Helse og sikkerhetsrisiko som følge av utilsiktede hendelser
 - S4-2** Helse og sikkerhetsrisiko som følge av ulovlige handlinger
 - S4-a** Kostnadsøkninger som følge av endringer i regelverk og tolkninger fra regulator
- G1-1** Utilsiktet bidrag til korrupsjon
 - G1-2** Muliggjøre samfunnsberedskap og forsvarsevne
 - G1-a** Økte kostnader i forbindelse med Forsvarets aktiviteter
 - G1-3** Cyberangrep/databrudd
 - G1-b** Økte kostnader som følge av cyberangrep/databrudd

Verdikjederisiko og potensiell negativ påvirkning

Risikovurderingene har tatt utgangspunkt i alvorlighetsgraden av negativ påvirkning innen bransjen, sannsynligheten, Avinors påvirkningsmulighet og mulighet for gjenoppretting. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i anerkjente kilder, tidligere avdekkede forhold hos leverandører og innsikt i verdikjeder for varer og tjenester. Hvordan Avinor jobber med aktsomhetsvurderinger beskrives nærmere i avsnittet «Metode for aktsomhetsvurderinger».

Oppstrøms

Den største risikoen for brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold finnes sannsynligvis blant leverandører og underleverandører knyttet til drift av lufthavner og eiendomsforvaltning (oppstrøms). Til driften anskaffes varer og tjeneste fra bygg- og anleggsbransjen, kjøretøy, renhold på lufthavnens arealer, avfallshåndtering, fueling av drivstoff og sikkerhetskontrolltjenester. Anskaffelser av teknologi og software er også en viktig del av driften.

I bygg- og anleggsbransjen er det kjente risikoer for brudd på arbeidsforhold i Norge, men også i verdikjeden da varer ofte tilvirkes, og råvarer som tre, stål, metall og konfliktminerale ofte kommer fra land hvor brudd på menneskerettigheter er utbredt i ulikt omfang. Dette gjelder også for teknologiprodukter og i utvikling av software.

Egne ansatte

For egen virksomhet og ansatte antas risikoen for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter å være lav. Årsaken til dette er at arbeidstakeres rettigheter i Norge er regulert i henhold til strenge lover og forskrifter som Avinor er pliktig til å følge. Samtidig vet vi at noen ansatte i Avinor har jobber som anses å være spesielt risikoutsatte funksjoner for ulykker og skader.

Nedstrøms

Risiko for negativ påvirkning på ansatte hos Avinors leietakere er vurdert som lav også med utgangspunkt i at arbeidstakeres rettigheter i Norge er regulert gjennom strenge lover og forskrifter. Gjennom Avinors leietakere selges det varer som lengre ned i

verdikjeden kan ha en negativ påvirkning. Dette er typisk landbruksvarer gjennom kafe- og restaurantvirksomhet, elektronikk, klær, alkohol og tobakksvarer.

I Avinors verdikjede finnes det potensiell risiko for både mindre alvorlig og alvorlige brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter oppstrøms, nedstrøms og i egen virksomhet. Se resultat av aktsomhetsvurderinger gjennomført i 2025 i avsnittene «Resultat av aktsomhetsvurderinger egen virksomhet og egne ansatte» og «Resultat av aktsomhetsvurderinger verdikjede (oppstrøms og nedstrøms)».

Berørte lokalsamfunn og interessenter

I et land med store avstander og utfordrende topografi er Avinors virksomhet et viktig virkemiddel for å binde Norge og utlandet sammen. Påvirkning på økonomien i lokalsamfunn hvor Avinor har lufthavner er positive ved at de kjøper lokale tjenester og det skapes lokale arbeidsplasser. Samtidig må vi nøye vurdere hvilke negative konsekvenser utbygging og drift av flyplasser kan medføre for lokalsamfunn, urbefolkning, dyr, klima og miljø.

Interessentdialog

Avinors interessenter inkluderer individer eller grupper som blir eller potensielt kan bli påvirket av egne aktiviteter gjennom direkte eller indirekte forhold. Innspill og synspunkter fra Avinors interessenter vurderes kontinuerlig i relevante avdelinger og forretningsområder.

Prosessen for interessentdialog er definert i Avinors styringssystem og innebærer å identifisere relevante interessenter, vurdere deres innflytelse, kartlegge forventninger og krav, samt eksisterende kontakt og dialog. Etter at interessentenenes krav er kartlagt og deres vesentlighet vurdert, bestemmes oppfølgingsstrategien. Dette kan for eksempel være å følge opp, informere, tilfredsstille eller engasjere. I tillegg til den formelle interessentdialogen fører Avinor også kontinuerlig dialog i uformelle sammenhenger. Dette bidrar til en helhetlig kommunikasjon med alle interessenter.

Interessent	Interessenters interesser og formål med dialog	Format interessentdialog	Hvordan interessenters interesser er hensyntatt, se
Regulatoriske myndigheter og politiske organer (inkludert eier)	Er opptatt av flysikkerhet, cybersikkerhet, forretningsetikk, nøkkelkompetanse hos egne medarbeidere, reduksjon av klimagassutslipp, risiko ved omstilling til grønn luftfart, sirkulærøkonomi og ressursbruk, menneskerettigheter i leverandørkjeden samt utslipp til vann og grunn, inkludert PFAS. Formålet med dialog er å sikre etterlevelse av regelverk, støtte bærekraftige løsninger og bidra til samfunnsberedskap.	Dialog skjer gjennom nasjonal transportplan, eierskapsmelding, lovkrav og pålegg. Den omfatter møter med komiteer og partigrupper, kontaktmøter, rapporter, høringsprosesser og informasjonsmøter.	- E1 Klima - E2 Forurensning - E4 Biodiversitet og økosystemer - E5 Sirkulærøkonomi - S1 Egen arbeidsstyrke - S2 Arbeidere i verdikjeden - G1 Forretningsetikk, cybersikkerhet
Bank og finans	Er opptatt av forurensning og utslipp til luft, grunn og vann, samfunnsberedskap inkludert tilrettelegging for militær og annen beredskap, økonomiske ringvirkninger ved mindre flyplasser, cybersikkerhet og nedetid ved potensielle angrep, samt økonomisk usikkerhet knyttet til luftfartens fremtid. Formålet med dialog er å sikre transparens, risikohåndtering og langsiktig bærekraft.	Dialog med bank- og finansaktører skjer gjennom møter, Kapitalmarkedsmøter, års- og bærekraftsrapporter samt ESG-rating.	- E1 Klima - E2 Forurensning - S3 Økonomiske ringvirkninger - G1 Samfunnsberedskap og forsvarsevne, Cybersikkerhet
Kunder (reisende) og forretningssamarbeid	Er opptatt av økte kostnader knyttet til omstilling til grønn luftfart, trygg og sikker mobilitet, samt klimapåvirkning fra luftfart. Formålet med dialog er å sikre forutsigbarhet, trygghet og bærekraftige løsninger.	Kommunikasjon med reisende skjer gjennom bruker- og kundetilfredshetsundersøkelser, media og generelle kundesamtaler. Informasjon deles med reisende via Avinors hjemmeside. Samarbeid med kunder og forretningspartnere skjer blant annet gjennom møter og løpende oppfølging av relasjoner i lufthavnenes økosystem.	- E1 Klima - E2 Forurensning - S4 Security, Safety
Leverandører	Ønsker tydelighet rundt Avinors forventninger til menneskerettigheter og reduksjon av klimagassutslipp. Formålet med dialog er å sikre ansvarlig praksis og bidra til bærekraftige løsninger.	Kommunikasjon med leverandører skjer gjennom møter, samarbeid og forhandlinger av kontrakter, samt løpende oppfølging av leverandørforhold.	- E1 Klima - S2 Arbeidere i verdikjeden
Interne interessenter	Opptatt av kundetilfredshet, arbeidstid, HMS og lønn – både for egne ansatte og arbeidere i verdikjeden. Formålet med dialog er å skape et godt og trygt arbeidsmiljø, fremme samarbeid og gi rom for innspill og forbedringer.	Dialog med interne interessenter skjer i hovedsak gjennom medarbeiderundersøkelser, utviklingssamtaler, arbeidsmiljøutvalg, vernetjeneste eller annen daglig dialog.	- S1 Egen arbeidsstyrke - S2 Arbeidere i verdikjeden
Lokalsamfunn	Opptatt av positive økonomiske ringvirkninger fra flyplassene, men også bekymret for støy fra fly og helikopter. Formålet med dialog er å sikre åpenhet, redusere negative effekter og styrke lokal verdiskaping.	Dialog med lokalsamfunn skjer gjennom media, høringer og informasjonsmøter. I tillegg har vi dedikerte informasjonskanaler på avinor.no for PFAS og støy.	- E2 Forurensning - S3 Økonomiske ringvirkninger, Fly- og helikopterstøy, PFAS-utlekking fra forurenset grunn
Miljøorganisasjoner	Er opptatt av støy fra luftfart, direkte utslipp og forurensning til luft, vann og grunn, klimagassutslipp knyttet til luftfart og bygging av nye lufthavner, satsing på el-fly og bærekraftig drivstoff (SAF) for å redusere utslipp, samt inngrep i natur ved utbygging. Formålet med dialog er å sikre åpenhet, redusere miljøpåvirkning og styrke Avinors bærekraftsstrategi.	Dialog med miljøorganisasjoner skjer gjennom informasjonsmøter, felles konferanser og media. I tillegg gjennomføres det samarbeidsprosjekter for å blant annet sikre kunnskapsdeling og felles forståelse av miljøutfordringer.	- E1 Klima - E2 Forurensning - E4 Biodiversitet og økosystemer - S3 Fly- og helikopterstøy

Klagemekanismer, avbøtende tiltak og varsling

Innrapportering av klager er viktige verktøy for å få informasjon om forhold hvor Avinor har en påvirkning på omgivelser, enkeltpersoner eller grupper. Klagene kan omhandle tilfeller som enkeltpersoner har vært utsatt for på Avinors lufthavner eller samfunns- og miljøspørsmål. Avinor har flere klagemekanismer, avhengig av interessegruppe og om forholdene er kjente eller ukjente. Skjema for generelle klager er offentlig tilgjengelig på Avinor.no: <https://tilbakemelding.avinor.no/>

Gjennom Avinors varslingskanal kan både ansatte og eksterne varsle om kritikkverdige forhold, også anonymt og til ekstern mottaker av varsler. Varslingskanalen er tilgjengelig på Avinor.no: <https://partner.avinor.no/tjenester/varsle-om-kritikkverdige-forhold/>

I situasjoner hvor det avdekkes negativ påvirkning på menneskerettigheter som Avinor har forårsaket eller bidratt til, vil selskapet samarbeide om og gi tilgang til og/eller sørge for gjenoppretting og/eller erstatning. Alle klager og varslingssaker blir behandlet via Avinors varslingsinstitutt i tråd med norsk regelverk, god praksis og vedtatte retningslinjer.

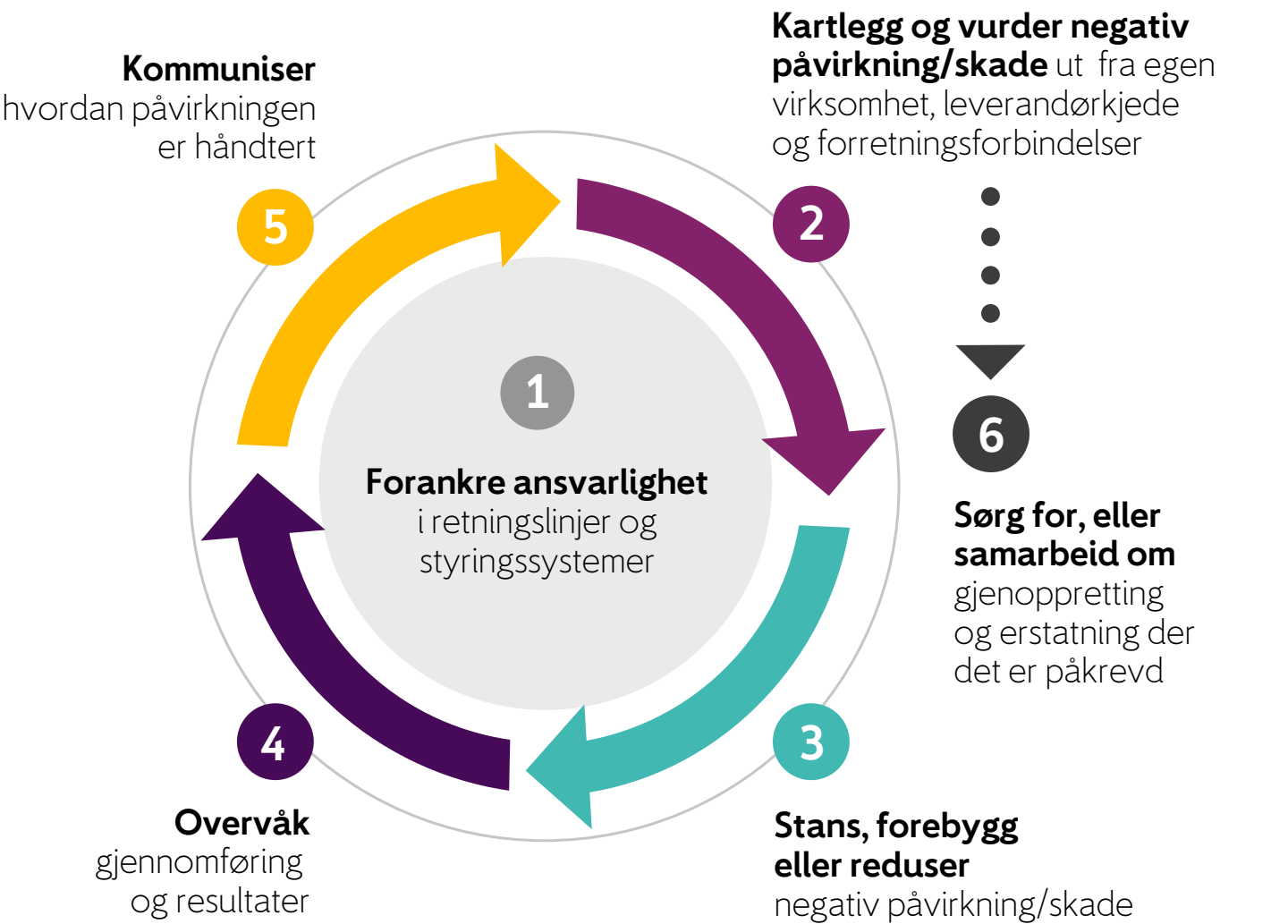
Metode for aktsomhetsvurderinger

Avinor gjennomfører aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv for å identifisere, redusere og forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Metodikken i aktsomhetshjulet er implementert i Avinors styringssystem gjennom policyer, retningslinjer og prosedyrebeskrivelser. Aktsomhetshjulet er integrert i gjennomføring av risikovurderinger.

Avinor har en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderinger og prioriterer de områdene vi finner den alvorligste risikoen kombinert med vår påvirkningsmulighet. For egen virksomhet betyr det at vi prioriterer de forholdene som i størst grad potensielt kan påvirke egne ansatte negativt, eller påvirkning gjennom Avinors virke som skader samfunn, mennesker, klima og miljø negativt.

Avinor gjennomfører årlige overordnede risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og eksisterende leverandørkjede. Den overordnede risikokartleggingen tar utgangspunkt i DFØs høyrisikoliste og kunnskapsgrunnlag om risikoer knyttet til tjenester og produkter som inngår i Avinors innkjøpskategorier. Om produktkategorien ikke finnes på DFØs høyrisikoliste sjekkes også andre kilder som Global Rights Index, The US Department of labours list of goods produced by child labor or forced labor, og ITUC sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land.

Kartleggingen oppdateres årlig med utgangspunkt i planlagte anskaffelser og større prosjekter som inkluderer anskaffelser av varer eller tjenester som anses å inneha en potensiell risiko for negativ påvirkning. Gjennom offentlige anskaffelser og stor grad av langsiktige rammeavtaler med leverandører vil vi i mange tilfeller være i en god posisjon for å kunne utbedre forhold i leverandørkjeden i samarbeid med våre partnere og leverandører. I tilfeller hvor Avinor ikke alene har mulighet til å påvirke risikoen i særlig grad er hovedregelen at vi forsøker å samarbeide med andre selskaper og interesseorganisasjoner om i fellesskap å drive påvirkning. Avinor er også medlem i Etisk Handel Norge og innhenter innsikt og samarbeider om risikoprodukter sammen med andre medlemmer.



Indikatorer for oppfølging av arbeidet med ansvarlig virksomhet

Tabellen nedenfor viser våre nøkkeltall for arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet og verdikjede.

INDIKATORER FOR ARBEIDET MED GRUNNLEGGENDE MENNESKERETTIGHETER OG ANSTENDIGE ARBEIDSFORHOLD		BESKRIVELSE
Forankring og opplæring i etikk	Antall/%/frekvens	
Opplæring ledere og styremedlemmer	100 %	Opplæring i etikk og dilemmatrening
Opplæring medarbeidere (e-læring)	95,4 %	E-læring etikk kurs obligatorisk for alle ansatte
HMS Egen virksomhet		
H1 (Antall fraværsskader per. Mill arb. Timer)	Antall: 10, Frekvens 2,1	Antall arbeidsrelaterte ulykker med fravær (H1), samt frekvens
H2 (Antall skader per. Mill arb. Timer)	Antall: 23, Frekvens: 4,8	Antall arbeidsrelaterte ulykker som skal registreres, samt frekvens
Kjønnsbalanse		
Kvinneandel konsernledelsen	20,00 %	Konsernledelsen
Kvinneandel lederstillinger	30,24 %	Ledernivå 1,2,3 og 4
Kvinneandel konsernet	22,44 %	Alle ansatte
Personvern		
Brudd på personvern	0	Ingen registrerte brudd på personvern blant ansatte
Innsyn og varsler		
Mottatte informasjonskrav åpenhetsloven	0	Ingen registrerte informasjonskrav
Mottatte varsler	236	Antall innkommende varsler fra egne ansatte og eksterne til varslingskanalen. Stor andel av varsler er i kategorien kundevarsler
Mottatte varsler via ekstern varslingskanal	0	Ekstern varslingskanal via advokatselskap
Avdekkede kritikkverdige forhold	2	Antall varsler som er vurdert som kritikkverdige forhold
Verdikjede		
Leverandører	791	Leverandører Avinor har aktive avtaler med i 2025
Leverandører som er risikovurdert	62	Avtaler som er risikovurdert gjennom anskaffelsesprosess og seriøsitetsoppfølging i 2025
Seriøsitet & A-krim		
Leverandører med brudd på seriøsitetskrav	49	Avdekket gjennom seriøsitetskontroller
Forhold varslet til arbeidstilsynet	4	
Leverandører med krav om forbedringer	11	Leverandører med pålegg om forbedring og gjenoppretting av forhold avdekket
Leverandører oppsigelse av kontrakt pga. brudd på avtale om ansvarlighet eller seriøsitetskrav	1	Kontrakter som er sagt opp på grunn av brudd på seriøsitetskrav

Generelle tiltak og krav for ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter, etikk og ansvarlighet i verdikjede

Avinor stiller strenge krav til etikk og ansvarlighet ovenfor kontraktsparter og benytter krav, kontraktoppfølging og undersøkelser proaktivt som forebyggende tiltak for å sikre at våre kontraktsparter er ansvarlige virksomheter. Dette gjelder utover identifiserte områder med potensiell negativ påvirkning.

Felles krav for alle innkjøp er at hensiktsmessige krav til bærekraft skal inngå i anskaffelsesstrategien, og at alle kontraktsparter skal signere på våre etiske retningslinjer til leverandører som en del av kontraktsvilkårene. Disse kontraktsvilkårene med tilhørende prinsipper krever etterlevelse av menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder, HMS, ytre miljø og ansvarlig forretningspraksis. Kravene skal speiles i hele leverandørkjeden og gir Avinor rett til å revidere og eventuelt kansellere alle avtaler med leverandører ved vesentlige brudd på kontraktsvilkår. I tillegg stilles krav om etterlevelse av Avinors seriositetsbestemmelser til leverandører innen bygg og anlegg og renhold. På våre nettsider beskriver vi vårt arbeid med seriositet og arbeidslivskriminalitet: <https://om.avinor.no/samfunnsansvar/apenhetsloven/>

I kontrakter hvor det stilles særskilte krav til ivaretagelse av menneskerettigheter, oftest omtalt som etiske krav eller krav til aktsomhetsvurderinger følges disse kravene opp av kontraktseier i samarbeid med fagressurser innen bærekraft.

Seriositetskrav

Et av Avinors største innkjøpsområder er bygg og anlegg og vi er derfor spesielt opptatt av å bidra til å sikre seriositet innen denne sektoren. I våre entreprisekontrakter stiller vi krav om at kontraktsparten og underleverandører bidrar til seriøst arbeidsliv; herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen.

Vi benytter verktøyet HMSREG for oppfølging av seriositet for etterlevelse av lover, forskrifter og seriositetsbestemmelser, ha kontroll over våre leverandører og deres mannskap, samt å motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Videre stiller vi

krav til at leverandørene skal benytte StartBANK (eller tilsvarende system) for å sikre seriositet hos våre leverandører. Det gjennomføres regelmessige kontroller etter et risikobasert utplukk. Vi har to innleide LO-koordinatorer som bl.a. har i oppgave å drive oppsøkende virksomhet på våre bygge- og anleggsplasser for å påse at arbeidsforholdene er i hht norske lønns- og arbeidsvilkår. LO-koordinatorene opererer uavhengig av Avinor for å ivareta arbeidstakernes rettigheter, koordinatoren fungerer til dels også som en varslingsinstans da vår erfaring er at arbeidere tar kontakt med LO-koordinator om uønskede forhold. De større utbyggingsprosjektene har egne ressurser som følger opp seriositetsbestemmelsene. I de mindre prosjektene er det ofte prosjektleder som har ansvaret.

Fakturering og sertifiseringer

Avinor er opptatt av å stille rimelige krav til betaling av faktura for å motvirke at arbeidere i verdikjeden skal påvirkes negativt av Avinors betalingspraksis i forbindelse med utbetaling av lønn. Avinors praksis er at fakturaer betales i løpet av 30 dager. Avinor er ISO 14001 (miljøsertifisering) sertifisert for å sikre at selskapet reduserer miljøpåvirkninger og oppfyller lovbestemte krav og tillit blant interessenter.

Resultat av aktsomhetsvurderinger egen virksomhet og ansatte

Negativ påvirkning på menneske- og arbeidstakerrettigheter i Avinor vurderes som lav sett opp mot internasjonale standarder for grunnleggende menneskerettigheter. Årsaken til dette er at arbeidstakeres rettigheter i Norge er godt regulert, og det jobbes systematisk og kontinuerlig med å sikre anstendige arbeidsforhold i Avinor både fra konsernets side og fra arbeidstakerrepresentanter. Avinor er underlagt arbeidsmiljøloven, en rekke tariffavtaler mellom partene i arbeidslivet, aktivitets- og redegjørelsesplikten og er en IA-bedrift. Majoriteten av Avinors ansatte er tilknyttet en fagforening og ansatte er representert i konsernstyret og i styret til Avinor Flysikring AS. Avinor har også en velfungerende vernetjeneste som deltar på relevante arenaer. Se interessentdialog i avsnittet «Interessentdialog».

Gjennom aktsomhetsvurderinger og vesentlighetsvurderinger i tråd med rapporteringsstandarden CSRD er følgende potensiell negativ påvirkning og risiko

løftet som områder hvor konsernet potensielt kan påføre egne ansatte negativ påvirkning og risiko. Disse påvirkningene må sees i lys av at norsk lov forbyr diskriminerende praksis og setter krav til selskapers HMS-arbeid for å sikre at ansatte har trygge arbeidsmiljøer. Avinor har systemer og rutiner på plass for å etterleve alle lovkrav. Påvirkningene anses likevel som systemiske, da Avinor opererer i en bransje preget av homogenitet og forhøyet risiko for skader og ulykker i utførelsen av arbeidet, spesielt på flyside av virksomheten.

Potensiell og faktisk negativ påvirkning, beskrivelse av risiko, tiltak og berørte i tabell nedenfor:

Relevant menneskerettighet	Påvirkning/risiko	Beskrivelse	Tiltak	Forventede resultater	Berørte
Likestilling, ikke-diskriminering	Mangfold Likestilling	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av manglende mangfold	Retningslinjer Avinor har etablert retningslinjer og prinsipper for å sikre mangfold, likestilling og hindre diskriminering i konsernet. Retningslinjene bygger på at de ansatte er selskapets viktigste ressurs, samt at mangfold er viktig for å sikre rett kompetanse i selskapet samt å tiltrekke seg talent.	Medarbeiderundersøkelsen bidrar til overvåking av om tiltaket fungerer etter hensikt. Tiltaket og undersøkelsen viser at det ikke eksisterer systematiske kjønnsforskjeller i konsernet. Rekruttering skal sikre at kandidater blir valgt ut på nøytralt grunnlag, fjerner risiko for beviste eller ubeviste holdninger Økt bevissthet blant ansatte i selskapet vil ha positiv effekt på at retningslinjene for mangfold etterleves.	Egne ansatte
			Medarbeiderundersøkelse Stiller spørsmål om ansatte opplever mobbing, trakassering og uønsket seksuell oppmerksomhet. Det stilles også spørsmål om varslingskanaler er godt kjent og oppleves trygg å benytte seg av. Rekruttering Alle stillingsannonser skal inneholde formuleringer for å tiltrekke seg mangfold som hovedregel, disse inkluderer for eksempel formuleringer for å sikre balanse mellom arbeid og familieliv og full dekning av lønn ved lovfestet permisjon som er viktig for rekruttering av kvinner. Det benyttes tester i rekrutteringsprosesser for å redusere risiko for subjektive vurderinger og egne holdninger i forbindelse med rekruttering for å sikre at alle kandidater vurderes uavhengig av kjønn, bakgrunn osv. Mangfold markeringer Avinor gjennomfører årlig en markering av mangfold for alle ansatte for å fremheve selskapets holdninger til mangfold og relevante tematikker. Tilrettelegging for utsatte grupper Avinor legger vekt på tilrettelegging for utsatte grupper, både i rekrutteringsprosesser og blant eksisterende ansatte. Det fokuseres på universell utforming av både fysiske lokaler og IKT-utstyr, samt tilrettelegging i forbindelse med graviditet. Formålet er å sikre at utsatte grupper føler seg ønsket og i stand til å arbeide hos Avinor. Ved å gjøre nødvendige tilpasninger tilrettelegger vi for et inkluderende arbeidsmiljø som opprettholder og tiltrekker seg kompetanse og mangfold.		
Trygt og sunt arbeidsmiljø	Ulykker og skader	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form ulykker og skader på ansatte.	Registering og overvåking av HMS-avvik Alle ansatte skal rapportere inn skader, ulykker og sykefravær med årsak i arbeidsrelatert skade gjennom eget avvik- og oppfølgingssystem for HMS. Verdiane overvåkes kontinuerlig og rapporteres kvartalsvis til konsernledelsen, og seks ganger pr. År til Sentralt arbeidsmiljøutvalg. Systemet har vært benyttet over flere år og har vist effekt ved at ytterligere tiltak har bidratt til å senke antallet skader og ulykker. Verneombud Etablert verneombud for å sikre at ansattes interesser blir ivaretatt. Verneombudet utfører fysiske vernerunder på lokasjoner årlig. Det gjennomføres risikovurderinger av hvordan kjemisk, biologisk, organisatorisk, psykososialt og fysisk arbeidsmiljø påvirker de ansatte. Det er etablert egne utvalg for å ivareta forhold som antas å ha negativ påvirkning på spesielt utsatte ansatte. Blant disse er kjemikalieutvalg, IA-utvalg, AKAN-utvalg og en CISM-/Kollegastøtteordning, som fungerer som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg (SAMU). Avinor kartlegger systematisk risikoutsatte funksjoner og områder for å identifisere potensielle farer og sårbarheter. Basert på denne kartleggingen utarbeides spesifikke tiltak og handlingsplaner for å redusere risikoen for skader og ulykker. Vurderingene gjennomføres regelmessig for å sikre at tiltakene er effektive og oppdaterte. Dette bidrar til å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær gjennom forebyggende arbeid.	Målsettingene er å forhindre HMS-avvik, personskader og sykefravær gjennom forebyggende arbeid, målsettingene følges gjennom måling av verdiene H1, H2 og N	Egne ansatte

Relevant menneskerettighet	Påvirkning/risiko	Beskrivelse	Tiltak	Forventede resultater	Berørte
Forurensning	Boforhold/Rent vann	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av forurenset drikkevann på noen lufthavner grunnet utslipp av PFAS.	Ved flere lufthavner pågår det et stort arbeid med opprydding i PFAS-forurenset grunn som følge av tidligere bruk av brannskum med PFAS. Det pågående arbeidet kommuniseres på våre nettsider og oppdateres kontinuerlig . Berørt lokalbefolkning har blitt kompensert. Målsetningen er å fjerne PFAS, eller redusere spredning, fra de mest forurensede områdene ved 13 prioriterte lufthavner innen 2027.	Redusere og begrense forurensning	Tredjeparter Lokalbefolkning
Støyforurensning	Støy	Identifisert en faktisk negativ påvirkning i form av støy fra fly og helikopter	Fly- og helikopterstøy påvirker lokalbefolkningen og bosatte i nærhet av Avinors lufthavner negativt. Støy inngår også i EUs taksonomi og Avinor følger EU-direktiv og rapporterer, samt implementerer tiltak kontinuerlig for å redusere og forbedre støybelastningen. Det pågående arbeidet kommuniseres på Avinors nettsider og oppdateres kontinuerlig .	Redusere og begrense støy	Tredjeparter Lokalbefolkning

Resultat av aktsomhetsvurderinger verdikjede (oppstrøms og nedstrøms)

Avinor kan indirekte bidra til eller forårsake negativ påvirkning gjennom leverandører og verdikjedene til leverandører. Risikoen vurderes å være størst innen Bygg og anlegg, teknologi og tjenester som anskaffes til drift, vedlikehold og sikkerhet ved Avinors flyplasser er våre største innkjøpsområder i beløp og volum. Innen disse kategoriene finner vi også både tjenester og produkter som basert på kildene nevnt over kan utgjøre en potensiell risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsvilkår. Risikoen for alvorlig brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter anses å være størst innen produksjon, tilvirkning og utvinning av råmaterialer som oftest foregår i høyrisikoland.

Avinors direkte leverandører er i stor grad norskregistrerte selskaper. Underleverandører er også i stor grad norskregistrerte eller etablert i Europa og USA. Det anskaffes mer tjenester enn varer, men tjenesteleveransene kan også omfatte varer. Avinor opplever at tilgangen til informasjon og oversikt over verdikjeder er utfordrende når det kommer til varer og produkter da få av våre leverandører kan oppgi dette.

Det er ikke avdekket faktisk negativ påvirkning eller brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold i leverandørkjeden i løpet av 2025 utover forhold beskrevet for egne ansatte og forhold beskrevet for arbeidere i verdikjeden innen seriøsitet- og arbeidslivskriminalitet. Avinor erkjenner at selskapet trolig ikke har klart å avdekke eller kjenner til andre forhold i verdikjeden, selskapet etterstreber å både redusere og avdekke vesentlig negativ påvirkning kontinuerlig gjennom aktsomhetsvurderinger.

Relevant menneskerettighet	Påvirkning/risiko	Beskrivelse	Tiltak og gjenoppretting	Forventede resultater	Berørte
Anstendig arbeidsforhold	Lønn Arbeidstidsbestemmelser Tilstrekkelig hvile Ulykker og skader (HMS) Arbeidslivskriminalitet Seriøsitet	Identifisert en faktisk og potensiell negativ påvirkning i form av brudd på seriøsitetsbestemmelser for arbeidere innen bygg- og anlegg og renholdstjenester.	- Gjennom 49 kontroller ble det avdekket: 19 kontroller uten avvik/brudd, 7 med mindre avvik, 3 med moderate avvik og 7 med alvorlige avvik. Avvikene handler primært om avvik på arbeidstidsbestemmelse, noen mangler ved arbeidskontrakter, noe lønnstyveri ved manglende utbetaling av overtidstillegg og betaling under minstelønn. Forholdene er fulgt opp, under oppfølging og utbedret. - Arbeidet med seriøsitetskrav er løftet i forbindelse med anskaffelser og kontraktsvilkår innen bransjer med risiko for useriøsitet og arbeidslivskriminalitet. For å styrke arbeidet med seriøsitet er det i 2025 besluttet å innføre krav om bruk av systemet HMSREG også i kontrakter for renholdstjenester på lufthavner for å sikre bedre oversikt over arbeidere og styrke og forbedre arbeidet med gjennomføring av seriøsitetskontroller.	Færre avvik og brudd på seriøsitetsbestemmelser gjennom proaktivt arbeid og kontroller. I 2025 er det gitt mer opplæring i systemet HMSREG for å sikre at leverandører er i stand til å etterleve krav. Tiltakene har gitt gode tilbakemeldinger og resultater.	Arbeidere i verdikjede primært i Norge
Anstendige arbeidsforhold	Tvangsarbeid Fagorganisering Diskriminering Brutal behandling HMS Lønn og arbeidstidsbestemmelser Regulære ansettelser Marginaliserte befolkningsgrupper	Identifisert en potensiell negativ påvirkning i form av flere mulige negative påvirkninger innen menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold gjennom leverandører og verdikjede. Risikoen for alvorlig brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter anses å være størst innen produksjon, tilvirkning og utvinning av råmaterialer som oftest foregår i høyrisikoland. Avinor har med utgangspunkt i risikoen identifisert i 2025 hatt et spesielt fokus på: - Elektroprodukter & Større tekniske installasjoner - Byggevarer (stål, treverk) - EV kjøretøy (kobolt og konfliktmineraler) - Solcellepaneler	- Gjennomfører kontinuerlig aktsomhetsvurderinger av verdikjede, leverandører og forretningspartnere. Årlig gjennomføring av risikovurdering basert på eksisterende verdikjede og kommende anskaffelser med spesielt fokus på høyrisikoprodukter - Forbedret rutiner for bakgrunnsundersøkelser (IDD) og dokumentasjonskrav i anskaffelser innen etikk og aktsomhetsvurderinger - Gjennomfører oppfølgingstiltak hos leverandører hvor deres aktsomhetsvurderinger ikke er vurdert som tilfredsstillende, eller ved funn som utgjør en potensiell risiko. - Samarbeider med andre offentlige virksomheter og Etisk Handel Norge om aktsomhetsvurderinger av tjenester og produkter. - Utarbeidet handlingsplan for tiltak innen innkjøpskategorier som inkluderer høyrisikoprodukter. Tiltakene består av markedsdialog og økte krav, økt kontraktoppfølging og stikkprøver av leverandører. - Hovedfokus i 2025 har vært kartlegging av en stålleveranse og utarbeidelse av krav til stål i anskaffelser i samarbeid med Etisk Handel Norge. Arbeidet vil fortsette i 2026 og er også viktig får å avdekke at det ikke benyttes sanksjonert stål i Avinors verdikjede. - Det har blitt stilt krav til levelønn i anskaffelse av arbeidstøy og IT-utstyr i 2025 - I forbindelse med nye kontrakter for tax-free på Avinors lufthavner i 2026 jobbes det med å stille hensiktsmessige krav til bærekraft som også vil inkludere menneske- og arbeidstakerrettigheter.	Økt innsikt i verdikjeder vil på sikt gjøre oss i bedre stand til å stille riktige krav i forbindelse med anskaffelser og kontrakter. Samarbeid med andre virksomheter og interesseorganisasjoner øker innsikt og påvirkningsmulighet ovenfor leverandørmarkedet, både nasjonalt og globalt.	Arbeidere i verdikjeden, globalt og spesielt Asia

