

AVINOR ÅRSRAPPORT 2007

STYRETS ÅRSBERETNING 2007

Hovedpunkter i 2007

- Det var ingen luftfartsulykker i norsk luftfart i 2007 der Avinor var medvirkende part.
- Arbeid med flysikkerhet og HMS har fortsatt i 2007. Det er gjennomført et stort antall interne og eksterne revisjoner, inspeksjoner og risikoanalyser som danner grunnlag for det videre arbeidet. Tiltak for å forsterke sikkerhetskulturen er videreført.
- Avinor ble sertifisert som leverandør av flysikringstjenester 1. juni 2007.
- SCAT-1 ble godkjent av Luftfartstilsynet og tatt i bruk ved Brønnøysund lufthavn, som ble den første lufthavnen i verden med et satellittbasert landingssystem med lokal bakkeasjon.
- Luftfartsbransjen har gjennom prosjektet *Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart* konkludert med at det er mulig å oppnå nullvekst i utslipp av klimagasser fra luftfarten fram mot 2020, selv med betydelig trafikkvekst.
- Flytrafikken økte med 6,8 prosent til 38,7 millioner passasjerer. Den høye trafikkveksten innebærer at flere lufthavner og underveistjenesten opererer med full kapasitetsutnyttelse i perioder med høy trafikk.
- Stabil driftsavvikling har vært prioritert også i 2007. Året ga en netto tilgang på 21 nye flygeledere. Gjennom 2008 er det forventet ytterligere tilgang på flygelederressurser.
- Regulariteten ved Avinors lufthavner nådde 98,4 prosent i 2007, som er beste resultat siden registreringene startet i 2001.
- Årets arbeidsmiljøundersøkelse viser en klar forbedring i forhold til sammenlignbare områder fra fjorårets undersøkelse.
- Driftsinntektene økte med 11,1 prosent i 2007 til 6689 millioner kroner, mens resultat etter skatt økte med 212 millioner kroner til 645 millioner kroner.
- Konsernet hadde en negativ kontantstrøm på 828 millioner kroner i 2007, hovedsaklig på grunn av stort investeringsbehov. Investeringer i varige driftsmidler utgjorde 2185 millioner kroner, sammenlignet med 1545 millioner kroner i 2006.

Om Avinor

Avinor driver lufthavner og flysikringstjeneste i Norge. Konsernets hovedmålsetting er å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, og drive annen aktivitet som bygger opp under konsernets hovedmålsetting, inklusiv kommersiell utvikling av virksomheten. Totale driftsinntekter utgjør i størrelsesorden 6,7 milliarder kroner, og antallet årsverk er cirka 2800. Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Flysikkerhet og HMS

REGULATORISKE KRAV OG MÅLSETTING

De regulatoriske kravene på flysikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor forholder seg til. Det er i 2007 nedlagt et betydelig arbeid i forbindelse med sertifisering av Avinors flysikringstjeneste i henhold til norske bestemmelser implementert fra EU-regelverk. Avinor ble sertifisert som leverandør av flysikringstjenester fra 1. juni 2007.

Hovedmålet for flysikkerhet er at Avinor skal videreutvikle et høyt kvalitativt og effektivt sikkerhetsnivå i hele sin virksomhet, for å unngå ulykker og alvorlige hendelser. Konsernet har i 2007 hatt spesiell fokus på arbeidet med å forsterke sikkerhetskulturen, forbedre rullebanesikkerheten og på å implementere sikrere metoder for banerapportering. Det er satt i gang flere prosjekter og tiltak på disse områdene.

Divisjonene arbeider systematisk med flysikkerhet. Lukking av meldinger, blant annet rapporterte avvik fra interne og eksterne revisjoner og inspeksjoner, har også i 2007 vært et prioritert område. Oppfølging av meldinger baserer seg i stadig høyere grad på at disse blir risikoklassifisert, som grunnlag for den videre behandlingen i divisjonene.

AKTIVITETER I 2007

Innenfor flysikkerhet, security og HMS er det i 2007 på konsernbasis gjennomført cirka 30 interne revisjoner og inspeksjoner. I tillegg har flere eksterne myndighetsorganer gjennomført tilsyn, blant annet har ESA benyttet en rekke lufthavner som inspeksjonsobjekt for å kontrollere norsk implementering av EU-forordninger

innen security. Ingen av inspeksjonene resulterte i såkalte Artikkel 15-vedtak, hvilket betyr at alle lufthavnene tilfredsstilte de minimumskrav ESA stiller til nivået på sikkerhetskontrollen. Luftfartstilsynet har gjennomført tilsyn ved 16 lufthavner.

De viktigste funn fra Avinors interne revisjoner har vært knyttet til forbedringsbehov innenfor ferdelsområdene, kommunikasjon tårnbakke, forståelse av hvordan styringssystemet fungerer og hvordan rapporteringssystemet kan benyttes til oppfølging. Det er iverksatt forbedringstiltak for samtlige funn. De viktigste funnene fra Luftfartstilsynets inspeksjoner er knyttet til sikkerhetskontrollen, utforming av lufthavnene, forståelse av regelverk og styringssystemer.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

Det var ingen luftfartsulykker i norsk luftfart i 2007 der Avinor var medvirkende part. I Avinor ble det registrert én alvorlig luftfartshendelse der Avinor var medvirkende part. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) gjennomfører sine undersøkelser på et bredere grunnlag enn det som gjøres i Avinor, og kan derfor komme til andre konklusjoner. Tilsvarende tall for 2006 var én luftfartsulykke og åtte alvorlige luftfartshendelser.

Avinors målsetting er at det ikke skal skje luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part, og at antall alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part skal reduseres.

PROSJEKTER

I perioden fra 2002 har endringer i prosedyrer, trafikkflyt, trafikknivå og sammensetning av flybevegelser medført en endring i belastningen i sektorene i Oslo kontrollsentrals ansvarsområde (Oslo AoR). Erfaringene har vist at det er behov for hjelpemidler som kan optimalisere sekvensieringen av innkommende trafikk (Arrival Management System), og det har vist seg nødvendig å vurdere lufttomsorganiseringsen i Oslo AoR. «Oslo Advanced Sectorisation and Automation Project» (Oslo ASAP) ble etablert i mai 2006, og har gjennom 2007 gjennomført Fast Time Simulering av nytt lufttoms-konsept. Simuleringene er en teoretisk beregning av arbeidsbelastninger og kapasiteter i forskjellige scenarier. Basert på disse beregningene har man kommet fram til et konsept som skal simuleres ved Eurocontrol Experimental Centre i Bretigny i 2008.

Implementering av Oslo ASAP vil innebære en ny måte å drive innflygingskontrolltjeneste på, kalt Point Merge System. Systemet er utviklet av Eurocontrol Experimental Centre, og er ennå ikke tatt i bruk andre steder. Den gir høyere kapasitet og mer forutsigbarhet for pilotene. Nedstigningen blir mer kontinuerlig enn i dag, noe som

gir en miljøgevinst. Det nye luftromskonseptet gir også kontinuerlig stigning, noe som gir en forholdsvis stor miljøgevinst. Implementeringsdato for Oslo ASAP er første kvartal 2011.

Utstyret som benyttes av lufttrafikkjenesten ved kontrollsentralen i Bodø, og ved flere innflygings- og tårnheter, ble utviklet tidlig på 1970-tallet. Teknologien er gammel, og tilfredsstillende ikke nasjonale og internasjonale krav til funksjonalitet. NATCON-N-prosjektet, som er implementering av en ny teknologisk løsning, gjennomførte i 2007 Factory Acceptance Test på utstyret på enhetene. Opplæringsaktivitetene ble ferdig planlagt i 2007, og startet i januar 2008. Site Acceptance test og tilhørende stabilitetstesting skal foregå første halvår 2008. Det arbeides etter en plan med operativ drift fra årsskiftet 2008/2009.

Avinor deltar i arbeidet med å nå de mål om forbedring av helikopter-sikkerheten som er fremmet i tilrådingene i NOU 2001:21 og NOU 2002:17. Det er utarbeidet en egen handlingsplan som dekker de tiltak der Avinor har, eller naturlig tar, et direkte ansvar for oppfølging. Et av satsingsområdene er innføring av kontrollert luftrom i Nordsjøen og på Haltenbanken. Utvidelse av kontrollert luftrom, til også å dekke offshore helikoptertrafikk, er avhengig av utvidet radardekning, der blant annet installasjon av radarsensorer på installasjoner til havs inngår. På Haltenbanken er en sekundærradarinstallasjon forventet utskipt og installert på Heidrun-plattformen i løpet av 2008. Det planlegges med operativ prøvedrift av installasjonen mot slutten av 2008. Bodø ATCC vil begynne på aktivitetene for innføring av kontrollert luftrom på Haltenbanken etter fullføring av NATCON-N-prosjektet. I forhold til Ekofisk-området er framdriften mer usikker fordi man ikke har kommet fram til en avtale med plattformoperatøren knyttet til utplassering av radarinstallasjon.

Grunnet økt trafikk er Hammerfest TMA (Terminal Control Area – terminalområde) opprettet. Hammerfest TMA dekker luftrommet over lufthavnene Hasvik og Hammerfest, og kontrolleres av Alta tårn/approach (TWR/APP). Med virkning fra desember 2007 har Luftfartstilsynet gitt Avinor godkjenning til operativ prøvedrift i tre måneder for Hammerfest TMA.

I Stortingsmelding nr. 38 (1996–97) «Norsk luftfartsplan 1998–2007» og Nasjonal Transportplan (NTP) settes rammene for en investeringsprofil rettet mot oppgradering av de regionale lufthavnene. Her er det blant annet fokusert på økt sikkerhet ved landing gjennom innføring av glidebaner. En analyse av flysikkerheten ved innflyging til regionale lufthavner som Avinor foretok i 2000, bekrefter at etablering av glidebaner er det enkeltiltak

som gir best sikkerhetsmessig forbedring. På denne bakgrunn har Avinor, i samarbeid med Widerøe og industrien, gjennomført et prosjekt for å etablere innflygingssystemer ved regionale lufthavner, basert på satellitteknologi, Special Category 1 (SCAT-1). SCAT-1 er et presisjonsinnflygingssystem for CAT-1, basert på satellittsystemet GNSS. Systemet består av minimum 24 satellitter, og gir med hjelp av en lokal bakkestasjon en posisjonsnøyaktighet på cirka 10 centimeter. Systemet ble i 2005–2007 godkjent av luftfartsmyndighetene i USA, EU og Norge, og ble i oktober 2007 offisielt tatt i bruk ved Brønnøysund lufthavn, Brønnøy, som den første lufthavnen i verden som tar i bruk et satellittbasert landingssystem med lokal bakkestasjon. Bakkestasjonen har vært i operativ drift siden april 2007 og i prøvedrift hele 2006, uten driftsavbrudd. Widerøe har siden åpningen i oktober gjennomført SCAT-1-innflyginger til Brønnøysund, og flygerne er meget fornøyd med det nye systemet. Avinor vil i årene framover rulle ut systemet på de aller fleste kortbaneflyplassene.

Luftfartstilsynet avklarte i mars 2007 at de norske kravene vedrørende utforming av sikkerhetsområder for rullebaner kortere enn 1200 meter skal være i samsvar med internasjonale anbefalinger. Kravene innebærer store investeringer på de regionale lufthavnene i årene framover.

Noen regionale lufthavner har, ut fra lokale topografiske forhold, vanskeligheter med å oppfylle alle kravene. Eksempler er fjell som bryter hinderplanet og forhold som gjør det vanskelig å få full lengde på lysrekker. Regelverket gir åpning for bruk av risikoanalyse og eventuelle kompenserende tiltak, der basale krav ikke lar seg tilfredsstille uten urimelige tiltak. Avinor har gjennomført hinderisikoanalyser som beskriver risikoforholdene for flyoperasjoner som skyldes lufthavnens hindersituasjon, og som beskriver effekten av noen mulige risikoreduserende tiltak. Disse analysene er benyttet som utgangspunkt for å søke om aksept for kompenserende tiltak for de aktuelle lufthavnene. Ved gjennomføring av utbyggingsprosjektene ønsker Avinor å prioritere lufthavner med størst sikkerhetsgevinst. Avinor har i 2007 utarbeidet en risikomodell, som vil bli benyttet til denne prioriteringen.

SECURITY

De skjerpede securityreglene, som ble innført i 2006, har medført større fokus på sikkerhetskontrolltjenesten. I mars 2007 mottok Avinor brev fra flyselskapene som beskrev utvikling av en mulig ukultur blant security-personell. Luftfartstilsynet opprettet et Samarbeidsutvalg Security, ledet av Avinor, som skulle bistå Luftfartstilsynet i arbeidet med å sikre at sikkerhetskontrollen gjennomføres på en effektiv og profesjonell måte. Utvalget leverte sin

rapport til Luftfartstilsynet 15. juni 2007. Rapporten identifiserte 11 forbedringstiltak for sikkerhetskontrolltjenesten. Avinor har allerede iverksatt flere tiltak som følge av denne rapporten, blant annet pågår det tiltak til forbedring av areal og logistikk i sikkerhets-sluser, oppgradering av teknisk utstyr, utvidelse av sikkerhetskritisk område (CSRA) og forbedring av rapporteringssystemer.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) inngår som en integrert del av Avinors styringssystem, og er plassert på samme strategiske nivå som flysikkerhet. Avinor har godkjent et helhetlig system med et sett av grunnleggende HMS-prosedyrer for å ivareta HMS i Avinor.

HMS i Avinor er generelt godt ivaretatt. Det er likevel en utfordring å ha tilstrekkelig fokus på fagområdet tatt i betraktning en betydelig flytrafikkvekst og de driftsmessige utfordringene dette medfører. Divisjonene arbeider systematisk med HMS, og HMS inngår som et fast element i revisjonsarbeidet.

Etter medarbeiderundersøkelsen i 2006 ble styrking av HMS valgt som et av tre satsingsområder som det skulle arbeides spesielt med i 2007. Resultatene fra medarbeiderundersøkelsen i 2007 viser at HMS-arbeidet i konsernet er betydelig styrket, sammenlignet med undersøkelsen fra 2006.

Avinor har godkjent nye HMS-prosedyrer for utbygging. Kartlegging av kjemikaliebruken i konsernet ble avsluttet i april 2007. I forlengelsen av dette arbeidet er det opprettet en egen styringsgruppe for kjemikaliebruken i Avinor. Det er utarbeidet håndbok for kollegastøtte, og tilhørende prosedyrer og retningslinjer er godkjent. Videre har Avinor innført obligatorisk e-læring innen HMS for samtlige ansatte.

I løpet av 2007 ble det innrapportert 53 arbeidsrelaterte ulykker i konsernet, sammenlignet med 55 året før. På grunnlag av foreliggende data anslås Avinors H-verdi i 2007 å være på 3,0. Totalt antall ulykkestilfeller med skader for året 2007 var 53. Av disse medførte 19 personskader sykefravær, mot 24 personskader med sykefravær i 2006.

Samfunn og miljø

GENERELT

Avinors hovedmålsetting er å drive sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i Norge. Virksomheten skal skje innen en forsvarlig økonomisk ramme.

Lufthavndekningen i Norge er svært god, og luftfarten bidrar til å knytte landet sammen. Det er dokumentert at to av tre innbyggere har tilgang til en lufthavn innenfor en times reise. Dekningen er særlig god på Vestlandet og i Nord-Norge. Betydningen kan også illustreres ved at 99,5 prosent av befolkningen kan nå et dagsopphold i Oslo og være tilbake på hjemstedet samme dag.

Eksempler på sektorens betydning:

- Luftfarten bidrar til 60 000–65 000 arbeidsplasser. Betydningen er spesielt stor i distriktene. Den samlede effekten av luftfarten tilsvarer 4 prosent av landets BNP.
- 13 prosent av alle innenriks flyreiser er knyttet til olje- og gasssektoren. Videre foretas 550 000 helikopterreiser årlig til installasjonene på sokkelen.
- 30 prosent av alle innreisende turister kommer med fly, og denne transportformen øker mest. Flyturistenes forbruk i Norge er på om lag 13 milliarder kroner.
- Årlig foretas 400 000 pasientreiser med rutefly. Betydningen for helsesektoren er særlig stor i Nord-Norge.
- Luftfarten muliggjør landsomfattende kultur- og sportsaktiviteter.
- Bransjen tilbyr ledsagerhjelp til blant annet eldre og syke, og til barn som reiser alene. Dette utgjør et viktig sosialt tilbud som omfatter over 250 000 reiser årlig.
- Flyfrakt er avgjørende for næringslivet, helsesektoren med mer.

YTRE MILJØ

Lufthavndrift påvirker miljøet lokalt og globalt. Ytre miljø er integrert i Avinors styringssystem, og følger prinsippene i ISO 14001. Dette innebærer et systematisk og kontinuerlig forbedringsarbeid i alle faser, fra planlegging, utføring, kontroll og korrigerings.

Utslipp knyttet til fly- og baneavising, brannøvingfelt med mer er underlagt søknadsplikt etter forurensningsloven, og konsernets mål er å ha utslippstillatelser for alle lufthavner. Søknader ble sendt fylkesmennenes miljøavdelinger i 2003, og fortsatt er saksbehandlingen uavklart for 12 lufthavner.

Forbruk av fly- og baneavisingkjemikalier varierer med trafikkmengde og værforhold. Vintersesongen 2006–2007 var forbruket ved Oslo Lufthavn Gardermoen noe lavere enn foregående sesong, mens Avinors øvrige lufthavner tilsvarte foregående sesong. Avinor forbrukte noe mer kjemikalier til brannøving, mens Oslo Lufthavn Gardermoen hadde en betydelig reduksjon. Renseanlegget tilknyttet Oslo Lufthavn Gardermoen påviste i 2007 innhold av PFOS-forbindelser, men prøvetaking har vist at kilden ikke er slukkemidlene Avinor-konsernet har benyttet de siste årene.

Ved Oslo Lufthavn Gardermoen ble det i 2007 registrert 123 mulige overtredelser av støvforskriften. Ny forskrift om inn- og utflyging er til behandling i Samferdselsdepartementet. Avinor registrerte i 2007 til sammen 194 flystøyhenvendelser, hovedsakelig til de største lufthavnene. I samsvar med EUs rammedirektiv for støy (2002/30/EF) driver Avinor en systematisk kartleggingsvirksomhet, og i 2007 ble det publisert 15 oppdaterte flystøysonekart.

Avinors energiforbruk i 2007 var 107,35 GWh til elsesifikke anlegg, en økning på nesten 5 prosent fra året før. Energiforbruket varierer med værforhold, aktivitetsnivå og bygningsmasse. Det er startet et omfattende energiprojekt som de neste årene skal identifisere og iverksette tiltak for å redusere elektrisitetsforbruket, og gi overgang til klimanøytrale oppvarmingskilder.

Total avfallsmengde for Avinor og hele Oslo Lufthavn Gardermoen var i 2007 cirka 10 000 tonn. Sorteringsgraden på Oslo Lufthavn Gardermoen var 53 prosent, for de øvrige lufthavnene cirka 36 prosent. Avinor, eksklusiv Oslo Lufthavn Gardermoen, vil i 2008 inngå en felles rammeavtale for renovasjon, og vil stille strengere krav om tilrettelegging for kildesortering.

På fire av konsernets 46 lufthavner er Avinor noe forsinket med hensyn til forbudet mot PCB-holdige lysarmaturer som trådte i kraft 1. januar 2008. Gjenværende armaturer vil bli faset ut i løpet av 2008. Avinor vil i løpet av 2008 utarbeide en framdriftsplan for utfasing av alle PCB-holdige produkter.

Lokal luftkvalitet ved lufthavnene påvirkes både av flytrafikk, veitrafikk, bygningsmasse og annen aktivitet. Ved Oslo Lufthavn Gardermoen ble det ikke registrert verdier over grenseverdiene for svevestøv og nitrogenoksider (NO_x) i 2007, men måleutstyr var ute av drift deler av året (datadekning 32 prosent for NO_x og 91 prosent for svevestøv). Oslo Lufthavn Gardermoen vil i løpet av 2008 anskaffe programvare for luftkvalitet. Programvaren kan også tilpasses konsernets øvrige lufthavner.

Oslo Lufthavn Gardermoen har Europas høyeste andel offentlig transport i tilbringertjenesten, med cirka 60 prosent.

Avinor er i sluttfasen for utarbeidelse av en landsvernplan, det vil si en forvaltningsplan for kulturhistoriske eiendommer. Hele eiendomsmassen er gjennomgått og dokumentert, og seks lufthavner forventes å inngå i den endelige planen. Ekstra dokumentasjonsprosjekter er også besluttet gjennomført ved 11 lufthavner.

Oslo Lufthavn Gardermoen kartla i 2007 sine klimagassutslipp i henhold til «Greenhouse Gas Protocol», og har fått klimaregnskapet verifisert av Det Norske Veritas. Lufthavnen har investert i to Clean Development Mechanism-prosjekter, for å kompensere for sine utslipp for 2006 og 2007.

I forlengelsen av arbeidet med ytre miljø tilknyttet Nasjonal Transportplan 2010–2019 vil Avinor i 2008 starte et prosjekt for kartlegging av biologisk mangfold ved lufthavnene. Prosjektet forventes å løpe i flere år, og skal legges til grunn for en helhetlig forvaltningsplan for biologisk mangfold på og rundt lufthavnene.

Styret viser for øvrig til at Avinor og Oslo lufthavn utgir egne miljørapporter. Disse er tilgjengelige på henholdsvis www.avinor.no og www.osl.no, og inneholder mer omfattende statistikk og informasjon om miljøarbeidet i konsernet.

BÆREKRAFT OG SAMFUNNSNYTTIG LUFTFART

Prosjektet *Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart* ble initiert av luftfartsbransjen i Norge tidlig i 2007. Målsettingen var blant annet å identifisere og implementere miljøtiltak – både flytekniske, flyoperative og innen lufthavndrift og tilbringertransport – som bedrer luftfartssektorens miljøprestasjon. Arbeidet har konkludert med at det er mulig å oppnå nullvekst i utslippet av klimagasser fra luftfarten fram mot 2020, selv med betydelig trafikkvekst. Bransjen går lenger enn regjeringens målsetting for transportsektoren i Klimameldingen. Rapporten fra prosjektet viser blant annet:

- **Fortsatt vekst i flytrafikken**

Det er ventet 2,8 prosent årlig vekst på norske lufthavner i perioden fram mot 2020. Noe lavere for innenriks, noe høyere for utenriks trafikk.

- **Over 50 konkrete klimatiltak foreslås**

Flytekniske og flyoperative tiltak vil gi de største bidragene til utslippsreduksjonen. Spesielt vil modernisering av flyflåten ha stor utslippsreducerende effekt. Endringer i lufttomsorganiseringen over Sør-Norge vil også bidra betydelig.

- **«Klimanøytrale» lufthavner**

Klimagassutslippene fra lufthavndriften vil være om lag 10–20 prosent lavere i 2020 enn i dag, selv med trafikkvekst. Viktige tiltak i denne sammenheng er omlegging av varmeproduksjonen, overgang til mer energieffektive kjøretøyer og bruk av klimanøytralt drivstoff. Avinor vil fra og med regnskapsåret 2008 kompensere for sine klimagassutslipp ved kjøp av FN-godkjente utslippsrettigheter.

- **Styrket kollektivandel i tilbringertjenesten**

Det skal gjennomføres en rekke tiltak for å stimulere til økt kollektivtrafikk i tilbringertjenesten ved de største lufthavnene. Målsettingen er 5–10 prosent lavere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten i 2020 enn i 2007.

- **Få alternativer til fly**

For 94 prosent av transportarbeidet som skjer med fly i 2020 vil det ikke være noe alternativ i andre transportformer.

I tillegg til å dokumentere konkrete tiltak har det vært et mål for prosjektet å gi en mest mulig nøktern og korrekt framstilling av luftfartens bidrag til klimagassutslippene. Offisiell statistikk viser at klimagassutslippene i 2005 fra sivil innenriks luftfart i Norge var 1,7 prosent av landets totale CO₂-utslipp. Dersom en tar utgangspunkt i alt flydrivstoff solgt i Norge i 2005 (bunkers), er luftfartens andel av de nasjonale klimagassutslippene om lag 3,5 prosent. Da regnes alle flygninger innenriks og alle flygninger til første destinasjon i utlandet med, også de som er foretatt av utenlandske flyselskaper.

Rapport fra prosjektet, og omfattende underlagsmateriale fra TØI, Cicero og Asplan Viak, er tilgjengelig på Avinors websider (www.avinor.no).

Kunder og samarbeidspartnere

TRAFIKKSTATISTIKK

Flytrafikken økte med 6,8 prosent i 2007 målt i antall passasjerer, og med 4,1 prosent målt i antall flybevegelser på lufthavnene. Totalt antall passasjerer over Avinors lufthavner økte fra 36,2 millioner i 2006 til 38,7 millioner i 2007. Ved Oslo Lufthavn Gardermoen økte antall passasjerer med 7,8 prosent til 19 millioner i 2007, og antall flybevegelser med 5,9 prosent.

Frakttrafikken målt i fraktet tonnasje økte 2 prosent i 2007. Offshore-trafikken økte 9 prosent i passasjerer, og 4,7 prosent i flybevegelser. Antall overflygninger i norsk luftrom økte med 10,5 prosent i 2007, og utgjør en økende andel av alle IFR flybevegelser i norsk luftrom (7,5 prosent i 2007).

Det er tre hovedaktører i innenriksmarkedet i Norge. SAS var størst med om lag 62 prosent, Norwegian hadde om lag 24 prosent og Widerøe sto for 13 prosent i 2007. Norwegian har økt sin markedsandel betydelig siden 2003. Om lag hver femte passasjer reiste med

Norwegian på de fire hovedrutene i 2003. I 2007 ligger markedsandelen mellom 36 prosent (Oslo–Tromsø) og 44 prosent (Oslo–Bergen).

I utenlandsmarkedet har SAS' andel av trafikken gått ned fra 51 prosent i 2003 til 34 prosent i 2007. Norwegian har økt sin andel til 21 prosent (inkludert Fly Nordic) og KLMs andel til 9 prosent. Norwegian har i perioden fra 2003 stått for mer enn hver annen nye utenlandspassasjer, mens SAS, KLM og Ryanair hver har stått for omlag hver tiende nye passasjer.

Avinor gjennomfører markedsundersøkelser om reisevaner jevnlig. Disse viser at kundene generelt har fått stadig rimeligere billetter. I innenriksmarkedet var prisene i 2007 om lag 10 prosent lavere enn i 2003. Det er først og fremst i forbindelse med arbeidsreiser og der hvor det er konkurranse, at kundene har fått glede av lavere priser. Det Haugesund-baserte flyselskapet Coast Air gikk konkurs i januar 2008. Selskapet har vært en betydelig aktør i norsk luftfart. Coast Air ble opprettet i 1975, og var Norges fjerde største flyselskap.

Trafikkveksten har vært større enn forventet, og flere lufthavner og underveistjeneste opererer med full kapasitetsutnyttelse i perioder av døgnet med høy trafikk. Kombinert med skjerpede regulatoriske krav, for eksempel knyttet til sikkerhetskontroll, har dette i perioder gitt store driftsutfordringer.

Ved Oslo Lufthavn Gardermoen ble det i 2006 innledet planarbeid for en ny passasjerterminal som er forventet ferdig i 2012. Videre er nytt parkeringshus for de reisende åpnet, noe som ga cirka 2600 nye parkeringsplasser.

PUNKTLIGHET OG REGULARITET

En viktig del av Avinors virksomhetsansvar er å legge til rette for punktlighet og regularitet. Avinor har målsatt en punktlighet på 88 prosent og regularitet på 98 prosent. I denne sammenhengen er det viktig å påpeke at måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskap, handlingselskap og så videre.

Det er estimert at Avinors andel av forsinkelsene utgjør cirka 24 prosent (lufthavndrift og flysikringstjeneste), mens andre aktører står for cirka 67 prosent. Værmessige forhold står for de resterende forsinkelsene, 9 prosent.

Registrert punktlighet i 2007 var 82,2 prosent sammenlignet med 81,6 prosent i 2006. Tallet viser altså en bedring fra året før, men er allikevel dårligste resultat etter 2006, og fremdeles 6 prosentpoeng

under punktlighetsmålet. Registrert regularitet var 98,4 prosent, som er beste resultat siden registreringer startet 2001. Norsk regularitet og punktlighet er blant de beste i Europa, men har vist nedadgående tendens de siste årene. Denne utviklingen henger blant annet sammen med en betydelig høyere kapasitetsutnyttelse hos flyselskapene, noe som igjen gjør totalsystemet mer sårbart for driftsforstyrrelser. Oslo Lufthavn Gardermoen kom på fjerdeplass i punktlighet blant de største flyplassene i Europa.

TILGJENGELIGHET FOR PERSONER MED REDUSERT MOBILITET

Tilgjengelighetsarbeidet innen luftfarten er organisert gjennom «Forum for tilgjengelighet til flyreiser» (Flygruppa). Denne består av representanter for alle berørte parter som flyselskap, service- og støtteselskaper, Samferdselsdepartementet, lufthavnene og bruker-organisasjonene. I regi av Flygruppa er det utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen. Kvalitetsplanen inneholder en tilstandsanalyse, og beskriver ønsket standard. Tilgjengeligheten er etter Avinors vurdering tilfredsstillende på de fleste lufthavner. Det er imidlertid fortsatt utfordringer på flere lufthavner knyttet til ulike elementer i reisekjeden, fra ankomst til plassering om bord i flyet.

Arbeidet i 2007 har i stor grad fokusert på overtakelse av assistansetjenesten fra flyselskapene til Avinor.

KUNDE-/SERVICEUNDERSØKELSE

Avinor gjennomførte i slutten av 2007 en kunde-/serviceundersøkelse. Hensikten var å kartlegge passasjerenes, pilotenes og øvrige samarbeidspartneres tilfredshet med Avinors tilbud og tjenester. Noen hovedfunn i undersøkelsen:

- Passasjerene er relativt tilfredse med lufthavnene, og scoren er omtrent på samme nivå som i tilsvarende kartlegginger i 2003 og 2005.
- Avinor og fly-/handlingselskap har betydelige utfordringer med hensyn til samarbeid og servicetilbud.
- En egen managementundersøkelse mot samarbeidspartnere viste tilsvarende resultater.
- Pilotene er generelt tilfreds med tjenestene de får, både fra lufthavn- og lufttrafikk-tjenesten. Det er imidlertid store variasjoner mellom lufthavnene.

I den videre oppfølging vil det bli lagt vekt på å arbeide målrettet mot kunder og samarbeidspartnere, for å avklare forventninger til Avinor, organisere samarbeidsfora på lufthavnene, og etablere et sett av forbedringsaktiviteter som kan følges opp lokalt og sentralt.

Personal og organisasjon

ÅRSVERK

I gjennomsnitt var cirka 3400 faste og midlertidige personer ansatt i konsernet i 2007. Av disse var cirka 2850 fast ansatte som jobbet cirka 2620 årsverk. Inkluderes midlertidig ansatte, ble det jobbet cirka 2800 årsverk i 2007. Det er til dels store svingninger i bemanningen gjennom året, basert på sesongmessige behov, sykdom, ferieavvikling og opplæringsaktiviteter. Det har vært en nettotilvekst på 47 fast ansatte i 2007.

TURNOVER

Turnover blant fast ansatte i konsernet er på cirka 6,4 prosent (antall sluttet fordelt på gjennomsnittlig antall fast ansatte, uavhengig av sluttårsak).

KVINNEANDEL OG GJENNOMSNITTSALDER

Kvinneandelen i konsernet har økt noe fra 2006, og er i 2007 på cirka 24 prosent. I konsernledelsen sitter per årsskiftet to kvinner og ni menn. Blant de aksjonærvalgte representantene består konsernstyret av tre kvinner og tre menn. Med virkning fra 1. april 2007 ble ansatterepresentasjonen i konsernet brakt i orden i forhold til aksjelovens krav til kjønnsrepresentasjon i styret, og består nå av to menn og en kvinne. Gjennomsnittsalderen i konsernet i 2007 er 44 år (kvinner 42 og menn 45 år). Det er store variasjoner i gjennomsnittsalder mellom de ulike fagområdene.

KOMPENSERT OVERTID

Totalt ble det kompensert cirka 353 800 overtidstimer i konsernet i 2007, noe som utgjør cirka 190 årsverk. I forhold til 2006 er dette en økning som tilsvarer cirka 14 årsverk. Målet for 2008 er å redusere overtidsbruken gjennom bedre styring og oppfølging. Bedre kvalitet på overtidsrapportering er også et prioriteringsområde, særlig i forhold til overholdelse av arbeidsmiljøloven (AML).

SYKEFRAVÆR

Sykefraværet endte totalt på 5,4 prosent for hele konsernet, en økning fra 5,0 prosent i 2006. Det er særlig det legemeldte langtidsfraværet som øker, og det er foruroligende. Inkluderende arbeidslivs (IA) mål på 4,5 prosent står fast, men ble ikke innfridd i 2007. Sykefravær fikk økt fokus i 2007, og dette vil fortsette også i 2008. Det vil bli satt igang flere tiltak med tanke på forebygging, opplæring av ledere, bedre tilrettelegging og så videre, for å forebygge arbeidsrelatert sykemelding og få sykemeldte tilbake i arbeid.

KOMPETANSEUTVIKLING

Det har vært gjennomført flere store prosjekter knyttet til kompetanseutvikling i konsernet i 2007. Særlig fokus har operativ drift hatt med KKVD (kompetansekrav vinterdrift) og OPVD (opplæring vinterdrift), samt team/ledertrening i lufthavndivisjonene. Det er planlagt flere opplæringsaktiviteter i 2008, blant annet et nytt lederutviklingsprogram for ledere på ulike nivåer, fra toppledelse til mellomledelse. Det vil i tillegg anskaffes et nytt kompetansesystem i konsernet, noe som vil gi bedre støtte til oppfølging av den enkelte ansatte, i tillegg til å forbedre rapporteringsgrunnlaget både internt og eksternt.

MU – MEDARBEIDERUNDERSØKELSEN

Det ble i 2007 gjennomført en nedskalert utgave av tidligere års medarbeiderundersøkelse. Hovedfokus i årets undersøkelse var å «ta pulsen på organisasjonen» i forhold til fem områder: ledelse, attraktiv arbeidsplass, trivsel, utvikling og mestring og kontroll. Svarprosenten endte på 72 prosent (73 prosent i 2006). Gjennomgående viser undersøkelsen en klar forbedring i forhold til fjorårets undersøkelse – der det er mulig å gjøre direkte sammenligninger. Konsernledelsen har valgt ut følgende hovedsatsingsområder basert på årets funn:

- Hvordan jobbes det med å forankre mål og strategier ved den enkelte enhet?
- Prosentvis gjennomføring av Mål- og utviklingssamtale på hver enhet
- HMS

MUST (MÅL- OG UTVIKLINGSSAMTALE)

Målet er at alle ledere skal gjennomføre årlige mål- og utviklingssamtaler (MUST) med sine nærmeste medarbeidere. Ved enheter med særlig mange ansatte per leder (gjelder noen enheter i Fysikringsdivisjonen), gjennomføres samtalen hvert andre år. Målet for antall gjennomførte samtaler ble ikke nådd for 2007, men utviklingen er positiv. Årlig MUST-samtale er et av konsernledelsens fokusområder for 2008. Det vil i løpet av 2008 gis bedre prosess- og systemstøtte for gjennomføring av MUST. Målet er å øke gjennomføringsgraden og kvaliteten på samtalen, og forbedre rapporteringen av den.

AKAN

Det er utarbeidet AKAN-håndbok som inngår i Avinors Styrende Dokumenter, i tillegg til at det på slutten av 2007 ble utdelt AKAN-brosjyre til alle ansatte. AKAN har også vært tema på personalmøter. Videre er det opprettet AKAN-kontakter i alle divisjonene og nye AKAN-kontakter gjennomfører opplæring i AKAN-arbeid

våren 2008. Det gjenstår å velge AKAN-kordinator i hver divisjon, noe som gjøres i løpet av 2008. Informasjon om AKAN og AKAN-kontakter er gjort tilgjengelig på Avinors intranett, Innsiden.

STRATEGIARBEID

Det er i løpet av 2007 gjennomført en grundig og omfattende strategiprosess, og resultatene er presentert og forankret i Avinors ulike fellesfora. Hovedmål for planperioden er:

Avinor skal være en attraktiv arbeidsplass, en lærende organisasjon, med kompetente medarbeidere og et godt arbeidsmiljø

Følgende delmål skal underbygge hovedmålet:

1. Styrke lederen som rollemodell for å utvikle en helhetlig kundeorientert sikkerhetskultur.
2. Styrke konsernets enhetlige personalpolitikk og personalpolitiske retningslinjer.
3. Sikre effektive prosesser og god samhandling med de ansattes organisasjoner.
4. Sikre konsernets posisjon som en attraktiv arbeidsplass, og oppnå en medarbeidertilfredshet på 75 prosent.
5. Styrke konsernets styringsinformasjon, og sikre en optimalisert ressursbruk innen personal- og organisasjonsområdet.

SAMARBEID MED TILLITSVALGTE

Avinor og organisasjonenes tillitsvalgte har i 2007 hatt et fruktbart samarbeid på mange arenaer og i mange enkeltsaker. Det har i fellesskap vært gjennomført gode og tillitsbyggende samarbeidskonferanser og konsultasjonsmøter. Arbeidet med å slutføre og signere en samarbeidsmodell ble ferdigstilt i februar 2008. Det er også videreutviklet gode rutiner og praksis for drøftings- og informasjonsmøter. Det er Avinors oppfatning at de tillitsvalgte er opptatt av å bidra med sine kunnskaper inn i de ulike prosjekter og prosesser for å styrke selskapets beslutninger og policy. Lønnsoppjøret i 2007 – for samtlige overenskomstområder – ble løst innen de gitte frister, med det resultat at Avinors omdømme tok enda et skritt i riktig retning. Det vil fremdeles være fokus på å videreutvikle en god dialog og gode samarbeidsprosesser mellom selskapet og de tillitsvalgte også i kommende planperiode.

ELEKTRONISKE VERKTØY/NØKKELTALL/RAPPORTERING

Flere prosjekter som har til hensikt å øke kvalitet, sikkerhet og effektivitet i ulike prosesser er påbegynt i 2007. Blant annet i forhold til rekruttering (nytt rekrutteringssystem tatt i bruk), oppstart/ avslutning av arbeidsforhold (bedre prosess- og systemstøtte i det administrative arbeidet), rapportering (standardisering og kvali-

tetssikring av rapporteringsdata). I tillegg er arbeidet med et nytt kompetansesystem, som vil gi oversikt over Avinors totale kompetansebeholdning og oppfølging av denne, påbegynt. Det samme gjelder også arbeidet med en elektronisk personal- og lederhåndbok på Avinors intranett.

Arbeidet med bedre, sikrere og raskere prosesser fortsetter i 2008, blant annet med økt fokus på informasjon og beslutningsstøtte for ledere på alle nivå. Store deler av dette arbeidet gjøres i samarbeid med de andre fagområdene i Avinor.

Økonomi og finans

ÅRSRESULTAT OG AVKASTNING PÅ INVESTERT KAPITAL

Konsernets resultat etter skatt i 2007 ble 645 millioner kroner, sammenlignet med 433 millioner kroner året før. Avkastning på investert kapital etter skatt, justert for avsatt driftsforpliktelse lufthavndrift, ble 4,26 prosent, sammenlignet med 3,54 prosent for 2006. Samferdselsdepartementet har gjennom Stortingsmelding 15 (2006-2007) definert Avinors avkastningskrav til 6,45 prosent.

DRIFTSINNETEKTER

Driftsinntektene økte med 11,1 prosent i 2007 til 6689 millioner kroner, hvorav 3719 millioner kroner utgjorde trafikkinntekter fra flyselskapene. Øvrige driftsinntekter kommer i all hovedsak fra kommersiell virksomhet ved lufthavnene, og får relativt sett en økende betydning i Avinors finansiering. Kommersiell inntekt utgjorde i 2007 44,4 prosent av totale driftsinntekter, sammenlignet med 41,6 prosent i 2006. Veksten i driftsinntektene skjer i hovedsak ved Oslo Lufthavn Gardermoen og de øvrige større lufthavnene.

DRIFTSKOSTNADER

Driftskostnadene i 2007 utgjorde 5750 millioner kroner, sammenlignet med 5257 millioner kroner i 2006. Justert for konsernfordelte pensjonskostnader, skyldes en vesentlig del av kostnadsveksten på 493 millioner kroner, eller 9,4 prosent, økte lønns- og personalkostnader knyttet til flysikringsvirksomheten. I tillegg til full årsvirkning av ny tariffavtale med Norsk Flygelederforening som ble inngått i juni 2006, er antall årsverk i flysikringsvirksomheten økt med cirka 6 prosent sammenlignet med 2006. Kostnadene til securitykontroll ved lufthavnene er økt med cirka 20 prosent i 2007 og utgjør nå 837 millioner kroner før finanskostnader. Kostnadene til security skal dekkes gjennom en egen securityavgift, og konsernet har per 31. desember 2007 en akkumulert underdekning i størrelsesor-

den 130 millioner kroner. Underdekningen er belastet konsernets resultatregnskap i 2006 og 2007.

DRIFTSRESULTAT

Driftsresultatet ble 1120 millioner kroner, sammenlignet med 942 millioner kroner i 2006. Justert for konserninterne transaksjoner og fordelinger, står Oslo Lufthavn Gardermoen for et driftsresultat på 1661 millioner kroner og Divisjon store lufthavner for 551 millioner kroner. Resultatet fra disse lufthavnene går med til å finansiere det øvrige lufthavnnettverket, som går med et driftsunderskudd på i alt 1074 millioner kroner.

FINANSPOSTER OG SKATT

Netto finansresultat ble minus 274 millioner kroner sammenlignet med minus 406 millioner kroner i 2006. Resultatforbedringen skyldes hovedsaklig en vesentlig økning i virkelig verdi av renteswap konserninternt lån, høyere rente på innskudd og at gjeldsbrev knyttet til statlig lån ble fornyet til vesentlig lavere rente enn tidligere.

Årets skattekostnad utgjorde 200 millioner kroner, noe som ga en effektiv skattesats på 23,7 prosent. Den effektive skattesatsen er lavere enn 28 prosent, i hovedsak på grunn av ikke skattepliktig reversering av balanseført driftsforpliktelse lufthavndrift.

KONTANTSTRØM OG KAPITALSTRUKTUR

Konsernet hadde en netto negativ kontantstrøm på 828 millioner kroner i 2007, sammenlignet med en netto negativ kontantstrøm på 301 millioner kroner i 2006. Kontantstrømmen fra driftsaktiviteter utgjorde 1713 millioner kroner, mens netto investeringer, nedbetaling av gjeld og betaling av utbytte til staten utgjorde nær 2500 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontanteffekt er belastede avskrivninger med 1224 millioner kroner, og endret balanseført pensjonsforpliktelse på 85 millioner kroner.

Konsernet økte investeringsutbetalingene med 29 prosent i 2007, fra 1545 millioner kroner i 2006 til 1991 millioner kroner i 2007. Både sikkerhetsrelaterte forhold og utviklingstiltak er styrket sammenlignet med tidligere år.

Konsernets total kapital utgjør 22,6 milliarder kroner, med en egenkapitalandel på 34,1 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler og forpliktelser knyttet til driften av lufthavnene. I forbindelse med utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen utgjør gjenstående gjeld til staten 6 milliarder kroner per 31. desember 2007. De aktuarmessige faktorene for beregning av konsernets pensjonsforpliktelse er basert på anbefalinger fra Norsk Regnskap-

stiftelse, og endring i forutsetningene har isolert sett medført en økning i pensjonsforpliktelsen i forhold til tidligere år. Det er i 2007 foretatt en ekstraordinær innbetaling til Statens pensjonskasse som følge av tariffoppgjøret i 2006.

Konsernets finansielle stilling ved årsskiftet er tilfredsstillende, med en likviditetsreserve på 1137 millioner kroner. Konsernets kortsiktige betalbare gjeld utgjorde 2507 millioner kroner. Grunnet stort investeringsprogram vil kontantstrømmen være sterkt negativ og ekstern lånefinansiering vil være nødvendig.

FINANSIELL RISIKO

Konsernet benytter finansielle instrumenter for å styre eksponering knyttet til endringer i valutakurs, renter og kraftpriser. Avinor er eksponert for valutarisiko knyttet til underveisinntekter og kraftkjøp. Det benyttes terminkontrakter for å begrense valutarisikoen. Det inngås terminkontrakter for å dekke deler av konsernets kraftforbruk, og per årsskiftet er det vesentligste av konsernets forventede kraftforbruk sikret fram til og med 2009 og deler av 2010.

Konsernets langsiktige gjeld er eksponert for endringer i det langsiktige rentenivå, da hovedtyngden av lånene er statslån hvor renten er knyttet til langsiktige statsobligasjonsrenter. En del av låneporteføljen har fast rente.

Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet foran avkastning. Likviditetene ved årsskiftet plassert i bank på forhandlede vilkår.

Konsernet har historisk hatt lave tap på fordringer. Hovedtyngden av konsernets fordringer er mot flyselskapene. En mindre del av fordringsmassen er sikret ved hjelp av bankgarantier og/eller depositum.

MORSELSKAPET AVINOR AS

Morselskapet hadde i 2007 et resultat etter skatt på 683 millioner kroner, sammenlignet med 219 millioner kroner året før. Resultatforbedringen skyldes bedre netto finansresultat gjennom konsernbidrag fra datterselskapet Oslo Lufthavn AS og datterselskapet Oslo Lufthavn Eiendom AS.

Driftsinntektene økte med 13,1 prosent til 3643 millioner kroner, mens driftskostnadene økte med 9,2 prosent til 4185 millioner kroner. Driftsresultatet etter reversering av balanseført driftsforpliktelse for den ulønnsomme delen av lufthavnettet ble minus 362 millioner kroner, sammenlignet med minus 434 millioner kroner i 2006.

Morselskapet hadde i 2007 en netto kontantstrøm på minus 962 millioner kroner, sammenlignet med pluss 336 millioner kroner i 2006. Netto investeringer, nedbetaling av ekstern gjeld og utbetaling av utbytte til staten utgjorde totalt 1611 millioner kroner. Netto konsernbidrag/utbytte/endring i lån til konsernselskaper utgjorde 442 millioner kroner. Kortsiktige balanseposter er økt med 1204 millioner kroner. Resultatregnskapet er belastet med 651 millioner kroner i avskrivninger, samt endret balanseført pensjonsforpliktelse uten kontant effekt på 46 millioner kroner.

Morselskapets total kapital utgjør 14,8 milliarder kroner, med en egenkapitalandel på 49,5 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler og forpliktelser knyttet til driften av lufthavnene.

FORTSATT DRIFT

I henhold til § 3–3 i regnskapsloven bekreftes det at regnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift. Til grunn for antagelsen ligger framtidige resultatprognoser.

FRAMTIDSUTSIKTER

Avinor er inne i en finansielt krevende periode, med et stort investeringsbehov i årene som kommer. Selv med god løpende inntjening er investeringsbehovet i bedriftsøkonomisk ulønnsomme prosjekter så høyt at det ligger utenfor et normalt bedriftsøkonomisk handlingsrom. Konsernet vil fortsatt ha en negativ kontantstrøm de nærmeste årene. Som et ledd i arbeidet med å sikre en forsvarlig finansiell drift, vil det være nødvendig at konsernets finansielle rammevilkår vurderes. Styret er av den oppfatning at staten må dekke kapitalbehovet for oppgradering og drift av regionalnettet, samt vurdere gjeldende utbyttepolitikk.

Eierstyring og selskapsledelse

Avinor AS er ene eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling. Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling, men har i stedet tre representanter for de ansatte i styret. Styret er sammensatt av seks aksjonærvalgte medlemmer i tillegg til de tre ansatte representantene. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid.

Styrets og Konsernsjefs ansvar og oppgaver er nedfelt i styrevedtatt styreinstruks og instruks for Konsernsjef. Styret legger stor vekt på å følge opp regjeringens fokus på eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Disponering av årets resultat

Resultatet etter skatt i Avinor AS er 683 millioner kroner. I samsvar med Samferdselsdepartementets fastsatte utbyttepolitikk for Avinor, foreslår styret at det deles ut et utbytte på 396,9 millioner kroner.

Dette gir følgende disponering av årets overskudd:

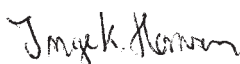
Til utbytte: 396,9 millioner kroner

Til annen egenkapital: 286,3 millioner kroner

Fri egenkapital per 31. desember 2007 var 999,9 millioner kroner.

I et framgangsrikt år for Avinor takker styret alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2007.

Oslo 10. april 2008



Inge K. Hansen
Styrets leder



Petter Jansen



Magne Jepsrud



Kristin Vangdal
Nestleder



Anne Stärk-Johansen



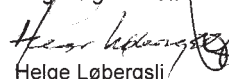
Ingrid Synnøve Brendryen



Oddbjørg A. Starrfelt



Dag Helge Hårstad



Helge Løbergslid



Sverre Quale
Konsernsjef

RESULTATREGNSKAP

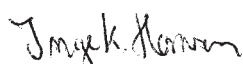
Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
2006	2007			2007	2006
		Driftsinntekter			
2 093,1	2 304,9	Trafikkinntekter	16	3 718,5	3 514,6
824,9	1 016,6	Salgs- og leieinntekter		2 967,8	2 497,3
0,0	0,0	Offentlig kjøp		0,0	0,0
300,4	321,0	Annen driftsinntekt		2,9	6,1
3 218,4	3 642,5	Sum driftsinntekter		6 689,2	6 018,0
		Driftskostnader			
33,0	59,0	Varekostnad		80,3	55,4
1 920,5	2 038,8	Lønn og andre personalkostnader	17	2 416,1	2 250,1
636,5	651,0	Av- og nedskrivninger	2	1 224,7	1 185,0
1 242,4	1 435,7	Annen driftskostnad	18	2 028,4	1 766,0
3 832,4	4 184,5	Sum driftskostnader		5 749,5	5 256,5
-614,0	-542,0	Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift		939,7	761,5
180,0	180,0	Reversering forpliktelse lufthavndrift	10	180,0	180,0
-434,0	-362,0	Driftsresultat		1 119,7	941,5
579,9	1 265,2	Finansinntekter	19	126,0	91,5
28,8	23,2	Finanskostnader	20	400,3	497,0
551,1	1 242,0	Finansresultat		-274,3	-405,5
117,1	880,0	Resultat før skattekostnad		845,4	536,0
-101,8	196,8	Skattekostnad	13	200,4	103,4
218,9	683,2	Årsresultat		645,0	432,6
		Disponering			
324,5	396,9	Utbytte			
-105,6	286,3	Annen egenkapital			

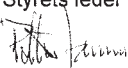
BALANSE


EIENDELER

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
31.12.06	31.12.07			31.12.07	31.12.06
		Anleggsmidler			
		<i>Immaterielle eiendeler</i>			
408,6	447,4	Utsatt skattefordel	13	735,6	657,4
408,6	447,4	Sum immaterielle eiendeler		735,6	657,4
		<i>Varige driftsmidler</i>			
8 708,9	8 740,5	Varige driftsmidler	2	17 873,0	17 494,8
967,4	1 704,4	Anlegg under utførelse	2	1 917,0	1 357,3
9 676,3	10 444,9	Sum varige driftsmidler		19 790,0	18 852,1
		<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
580,6	590,2	Investeringer i datterselskap	3	0,0	0,0
1 431,3	1 456,3	Lån til foretak i samme konsern	14	0,0	0,0
3,2	2,6	Andre finansielle anleggsmidler	4	21,7	23,6
2 015,1	2 049,1	Sum finansielle anleggsmidler		21,7	23,6
12 100,0	12 941,4	Sum anleggsmidler		20 547,3	19 533,1
		Omløpsmidler			
11,7	12,5	Varer		16,9	15,6
1 268,0	2 030,3	Fordringer	5,14	913,9	896,0
815,5	-146,3	Bankinnskudd, kontanter og lignende	6	1 136,9	1 964,8
2 095,2	1 896,5	Sum omløpsmidler		2 067,7	2 876,4
14 195,2	14 837,9	Sum eiendeler		22 615,0	22 409,5

Oslo 10. april 2008


Inge K. Hansen
Styrets leder



Petter Jansen



Magne Jepsrud

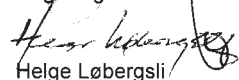

Kristin Vangdal
Nestleder



Anne Stärk-Johansen


Ingrid Synnøve Brendryen


Oddbjørg A. Starrfelt


Dag Helge Hårstad


Helge Løbergslie


Sverre Quale
Konsernsjef

EGENKAPITAL OG GJELD

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
31.12.06	31.12.07			31.12.07	31.12.06
		<i>Innskutt egenkapital</i>			
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	7,8	5 400,1	5 400,1
504,5	504,5	Overkursfond	8	504,5	504,5
5 904,6	5 904,6	Sum innskutt egenkapital		5 904,6	5 904,6
		<i>Opptjent egenkapital</i>			
1 161,0	1 447,3	Annen egenkapital	8	1 823,5	1 575,4
1 161,0	1 447,3	Sum opptjent egenkapital		1 823,5	1 575,4
7 065,6	7 351,9	Sum egenkapital		7 728,1	7 480,0
		Gjeld og forpliktelser			
		<i>Avsetning for forpliktelse</i>			
911,4	957,7	Pensjonsforpliktelse	9	1 135,8	1 050,7
4 728,8	4 548,8	Avsetning forpliktelse lufthavndrift	10	4 757,7	4 937,7
86,5	61,6	Annen forpliktelse	11	61,6	86,7
5 726,7	5 568,1	Sum forpliktelser		5 955,1	6 075,1
		<i>Annen langsiktig gjeld</i>			
0,0	0,0	Lån fra Staten	12	5 637,9	6 026,7
68,4	66,8	Annen langsiktig gjeld	12	786,7	628,7
68,4	66,8	Sum annen langsiktig gjeld		6 424,6	6 655,4
		<i>Kortsiktig gjeld</i>			
270,9	312,1	Leverandørgjeld		471,0	425,7
0,0	226,3	Betalbar skatt	13	273,1	256,1
121,6	133,8	Skyldige offentlige avgifter		192,7	162,8
324,5	396,9	Utbytte		396,9	324,5
617,5	782,0	Annen kortsiktig gjeld	11,14	1 173,5	1 029,9
1 334,5	1 851,1	Sum kortsiktig gjeld		2 507,2	2 199,0
7 129,6	7 486,0	Sum gjeld og forpliktelser		14 886,9	14 929,5
14 195,2	14 837,9	Sum egenkapital og gjeld		22 615,0	22 409,5
		Pantestillelser	22	512,8	446,7

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Morselskap		Beløp i MNOK	Konsern	
2006	2007		2007	2006
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
117,1	880,0	Resultat før skatt	845,4	536,0
-21,7	-5,6	Periodens betalte skatter	-261,7	-220,5
25,9	21,1	Tap/gevinst anleggsmidler	20,8	27,7
636,5	651,0	Ordinære avskrivninger	1 224,7	1 185,0
-180,0	-180,0	Reversering av forpliktelse lufthavndrift	-180,0	-180,0
111,5	-77,3	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-130,5	152,3
314,0	46,3	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	85,1	328,9
-121,2	36,8	Endringer i andre tidsavgrensningsposter	108,9	-131,1
-472,4	-1 163,7	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
409,7	208,6	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 712,7	1 698,3
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
-1 016,5	-1 278,7	Investering i varige driftsmidler	-1 990,8	-1 545,0
-2,7	-9,6	Konserninterne investeringer	0,0	0,0
1,1	1,6	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	1,6	1,1
0,0	0,0	Merverdiavgiftsrefusjon Oslo lufthavn	0,0	-94,6
0,0	0,6	Endring i andre investeringer	0,6	0,2
-1 018,1	-1 286,1	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-1 988,6	-1 638,3
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
0,0	0,0	Opptak av gjeld	208,0	100,2
-4,7	-1,6	Nedbetaling av gjeld	-435,5	-435,2
-20,0	-25,0	Konsernintern utlån	0,0	0,0
995,0	0,0	Konsernintern nedbetaling av gjeld	0,0	0,0
-26,4	142,3	Konsernbidrag/utbytte	-324,5	-26,4
0,0	0,0	Salg av verdipapirer	0,0	0,0
943,9	115,7	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-552,0	-361,4
335,5	-961,8	Netto endring i likvider i året	-827,9	-301,4
480,0	815,5	Kontanter og bankinnskudd per 01.01	1 964,8	2 266,2
815,5	-146,3	Kontanter og bankinnskudd per 31.12	1 136,9	1 964,8

REGNSKAPSPRINSIPPER

GENERELT

Avinor AS er en direkte videreføring av forvaltningsbedriften Luftfartsverket, og ble etablert som statlig aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003. Avinor konsernet ble således etablert med virkning fra samme dato.

Avinor AS overtok fra Luftfartsverket 45 lufthavner, flysikringsvirksomheten samt alle aksjene i Oslo Lufthavn AS. Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsetting for fastsetting av åpningsbalansen. Dette medførte at virksomheten i Avinor AS fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier, blant annet for å synliggjøre forpliktelsene som hviler på lufthavnene.

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk.

KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapene og datterdatterselskapet følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost.

Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og identifiserbar gjeld i datterselskapet, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppgjørstidspunktet. Eventuell merverdi eller mindreverdi, utover hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og identifiserbar gjeld, balanseføres som goodwill. Merverdi i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

DATTERSELSKAP

Datterselskap er vurdert etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringer er vurdert til anskaffelseskost for aksjer, med mindre nedskrivning har vært nødvendig.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i datterselskapene.

SEGMENTINFORMASJON

Segmenter skal identifiseres og rapporteres i form av virksomhetsområder og geografiske markeder. Et virksomhetsområde er en identifiserbar del av virksomheten som leverer produkter eller tjenester, eller grupper av slike, og som har en risiko og avkastning

som er forskjellig fra andre virksomhetsområder. Konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

Ved definisjon av sine virksomhetsområder for regnskapsmessig rapportering, har Avinor lagt til grunn den inndelingen som følger av konsernets organisering og som ligger til grunn for konsernets styring og rapportering.

Denne definisjonen gir følgende inndeling av segmentinformasjonen:

- Oslo Lufthavn AS
- Store lufthavner
- Mellomstore lufthavner
- Regionale lufthavner
- Flysikring

Avinor driver all sin virksomhet i Norge.

SALGSINTEKTER

Inntektsføring ved salg av varer og tjenester skjer på leverings-tidspunktet.

TRAFIKKINTEKTER

Trafikkinntektene er basert på taksregulativet som er godkjent av Samferdselsdepartementet. Inntektene med unntak av securityinntekter som skal være kostbasert, resultatføres basert på faktisk flytrafikk, etter de satser som er fastsatt. Securityinntektene inntektsføres med basis i påløpte kostnader, så lenge det er kostnadsdekning på konsernnivå.

LEIEINTEKTER

Leieinntekter omfatter alle vederlag for utleie av fast eiendom, omsetningsbasert husleie og bruk av infrastruktur på flyplassområdet.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV BALANSEPOSTER

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

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

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost. Virkelig verdi vurderes samlet for selskapets og konsernets lufthavner. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunkt.

FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende, etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

VARELAGER

Varelageret er oppført i balansen til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi.

VALUTA

Pengeposter, fordringer og gjeld i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt.

KORTSIKTIGE PLASSERINGER

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Mottatt utbytte og andre tildelinger fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. Virkelig verdi vurderes samlet for selskapets og konsernets lufthavner.

Bygninger, rullebaner og øvrige driftsmidler som ikke er tatt i bruk, balanseføres som «Anlegg under utførelse» og avskrives ikke under oppføringsperioden.

Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Medgått intern tid i forbindelse med investeringsprosjekt balanseføres ikke.

MYNDIGHETSPÅLEGG

Investeringer i forbindelse med myndighetspålegg balanseføres.

FORSKNING OG UTVIKLING

Utgifter til forskning og utvikling resultatføres løpende.

FORPLIKTELSE LUFTHAVNDRIFT

Ved etablering av Avinor AS 1. januar 2003 ble lufthavndriften (stam- og regionalnettet) og aksjene i Oslo Lufthavn AS (OSL) gjenstand for verdsetting til estimert virkelig verdi. Dette medførte

at lufthavndriften i Avinor AS ble overtatt med en netto negativ verdi, mens verdiene av aksjene i OSL ble vurdert til MNOK 6296, som ga en merverdi på aksjene i OSL på MNOK 5985. I selskaps- og konsernregnskapet er forpliktelse i lufthavndriften og merverdi aksjer i OSL presentert netto. Eventuelle endringer i flyplasstruktur, og vesentlige endringer i tariffsystem, må besluttes av Stortinget.

Forpliktelsen reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå.

PENSJONER

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forutsetninger om diskonteringsrente, framtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, framtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang osv. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi, og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Estimaterendringer kostnadsføres direkte.

SKATT

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til framføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjort.

RENTESIKRINGER

Konsernet bruker finansielle instrumenter til å tilpasse konsernets rentereguleringsprofil til gjeldende renteforventninger og til målsettinger for renterisiko. Den regnskapsmessige behandlingen av en renteswap følger av intensjonen med avtalene, og hvorvidt renteswapen ansees som effektiv i forhold til intensjonen. Effektive sikringsinstrumenter får først resultatvirkning ved realisasjon. Med ett unntak, tilfredstiller konsernets renteswapper kravene til sikringsbokføring. Renteswapper som ikke tilfredstiller kravene til sikringsbokføring regnskapsføres til virkelig verdi.

BETINGEDE UTFALL OG USIKRE FORPLIKTELSER

Usikre forpliktelser regnskapsføres dersom det er sannsynlighetsovervekt for at den usikre forpliktelsen kommer til oppgjør. Beste estimat benyttes ved beregning av oppgjørsv verdi.

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden.

OVERGANG TIL IFRS

Avinor vil fra 1. januar 2008 avlegge regnskapene i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS). For Avinor er de potensielt største effekter ved innføring av IFRS knyttet til:

- Valg av vurderingsenhet
- Avskrivninger
- Pensjoner
- Finansielle instrumenter
- Utsatt skatt knyttet til forannevnte forhold

VALG AV VURDERINGSENHET (IAS 36)

Et vesentlig element innenfor IFRS er definisjonen av en kontantstrømgenererende enhet (CGU). En CGU representerer en gruppe driftsmidler som skal vurderes samlet ved en faktisk eller mulig nedskrivning. Avinors økonomimodell bygger på forutsetningen om full kryssubsidiering mellom lønnsomme og ulønnsomme flyplasser og virksomhetsområder (totalsystemet).

Innenfor totalsystemet er det klart uttrykt en målsetting om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og reduksjon av avgiftsnivået.

Avinor vurderer at en løsning hvor hele konsernets virksomhet vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystem), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av den totale virksomheten.

FORPLIKTELSE RUTENETT (IAS 36)

Forpliktelse rutenett er ikke å anse som en forpliktelse etter IAS 36. Overgangen vil derfor medføre at forpliktelsen ikke kan presenteres som en forpliktelse i regnskapet. Dette medfører at det ikke vil skje noen reversering av denne forpliktelsen som inntekt.

VARIGE DRIFTSMIDLER (IAS 16 OG IAS 36)

Den negative verdien som forpliktelse rutenett representerer vil redusere verdien av de driftsmidlene som ble overdratt 1. januar 2003. Dette vil redusere avskrivningene knyttet til disse driftsmidlene. I tillegg vil overgangen medføre endringer i avskrivninger grunnet dekomponering. Det er foretatt en mer detaljert dekomponering av infrastruktur på Oslo lufthavn enn hva som lå til grunn i regnskapet etter NGAAP. For driftsmidlene hvor dekomponeringen endres vil avskrivningene endres fordi en rekalkulerer driftsmidlenes dekomponering tilbake til det tidspunkt de ble anskaffet.

PENSJONER (IAS 19)

Overgangen til IFRS medfører at sentrale forutsetninger for beregning av pensjonsforpliktelse endres i forhold til NGAAP. Dette vil påvirke størrelsen på pensjonsforpliktelsene.

I tillegg er det valgt nytt prinsipp for behandling av estimatavvik/planendringer i forhold til NGAAP. I samsvar med IAS 19 skal disse nå føres direkte mot egenkapitalen. Framtidige årlige pensjonskostnader vil derfor ikke påvirkes av effekter som skyldes estimatavvik/planendringer.

FINANSIELLE INSTRUMENTER (IAS 39)

IFRS medfører at derivater knyttet til lån, kraftkjøp og valuta måles til virkelig verdi i balansen. For kraft og valuta vil disse verdiendringene føres over resultatregnskapet. Lånene vil i det alt vesentlige oppfylle krav til sikringsbokføring og verdiendringene på disse derivatene vil derfor føres direkte over egenkapitalen.

UTSATT SKATT (IAS 12)

De endringene som foretas på forpliktelse rutenett, driftsmidler, pensjoner og finansielle instrumenter gir grunnlag for endringer i utsatt skatt.

UTBYTTE

Under IFRS klassifiseres foreslått utbytte som egenkapital inntil det er vedtatt av generalforsamlingen. Dette innebærer en endring i forhold til nåværende regnskapsprinsipper.

De største effektene vil være knyttet til:

- **Utsatt skatt:** Driftsmidlene som har skattemessig verdi nedvurderes regnskapsmessig samtidig som forpliktelse rutenett, som ikke er noen skattemessig post, reduseres. Dette vil øke utsatt skattefordel vesentlig.
- **Presentasjon eiendel/gjeld og avskrivninger:** Totalkapitalen vil bli vesentlig redusert som konsekvens av at forpliktelse rutenett ikke kan presenteres, og driftsmidlenes verdi som en konsekvens av dette må reduseres. Samtidig vil avskrivningene reduseres vesentlig.
- **Pensjon:** Forskjell i prinsipper og forutsetninger vil påvirke sammenligningstall og egenkapitalen vesentlig.
- **Utbytte:** Ved overgang til IFRS vil foreslått utbytte reklassifiseres fra kortsiktig gjeld til egenkapital.

Note 1: Segment

Beløp i MNOK

Avinor konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner, inkludert Oslo Lufthavn Gardermoen. Segmentinformasjon viser driftsresultatet fordelt etter intern organisering i konsernet.

Avinor konsern 31.12.07	Oslo Lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 414,0	1 139,3	316,0	111,5	737,7		3 718,5
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre inntekter	1 938,0	715,4	183,6	27,9	105,8		2 970,7
Intern fordeling	155,5	84,3	19,3	0,3	576,0	-835,4	0,0
Sum driftsinntekter	3 507,5	1 939,0	518,9	139,7	1 419,5	-835,4	6 689,2
Personalkostnader	390,1	303,5	298,6	319,4	1 104,5		2 416,1
Andre driftskostnader	755,1	526,6	291,5	214,2	321,3		2 108,7
Avskrivninger	557,8	221,5	149,4	158,3	137,7		1 224,7
Intern fordeling	143,1	336,3	190,2	111,7	54,1	-835,4	0,0
Sum driftskostnader	1 846,1	1 387,9	929,7	803,6	1 617,6	-835,4	5 749,5
Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift	1 661,4	551,1	-410,8	-663,9	-198,1	0,0	939,7

Avinor konsern 31.12.06	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 421,5	1 077,8	303,5	109,3	602,5		3 514,6
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre inntekter	1 676,3	563,1	161,2	30,3	72,5		2 503,4
Intern fordeling	146,8	67,8	20,4	0,1	522,0	-757,1	0,0
Sum driftsinntekter	3 244,6	1 708,7	485,1	139,7	1 197,0	-757,1	6 018,0
Personalkostnader	334,3	248,0	222,5	268,6	1 176,7		2 250,1
Andre driftskostnader	677,8	430,1	240,0	194,5	279,0		1 821,4
Avskrivninger	543,0	197,2	148,6	151,3	144,9		1 185,0
Intern fordeling	122,2	291,1	182,3	105,5	56,0	-757,1	0,0
Sum driftskostnader	1 677,3	1 166,4	793,4	719,9	1 656,6	-757,1	5 256,5
Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift	1 567,3	542,3	-308,3	-580,2	-459,6	0,0	761,5

Note 2: Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

Avinor AS	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.07	2 331,2	4 037,3	2 044,6	452,1	2 069,3	297,2	11 231,7
Tilgang driftsmidler	16,2	253,7	178,1	64,8	160,0	32,6	705,4
Avgang driftsmidler	0,0	-26,5	-0,7	-2,9	-10,3	0,0	-40,4
Anskaffelseskost 31.12.07	2 347,4	4 264,5	2 222,0	514,0	2 219,0	329,8	11 896,7
Av- og nedskrivninger	0,7	965,1	624,1	245,3	1 202,8	118,2	3 156,2
Balanseført verdi 31.12.07	2 346,7	3 299,4	1 597,9	268,7	1 016,2	211,6	8 740,5
Årets av- og nedskrivninger	0,0	196,7	130,8	49,1	244,5	29,9	651,0

Økonomisk levetid		10–50 år	15–50 år	10 år	5–15 år	5–40 år
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær
Prosent	0 %	2–10 %	2–6,67 %	10 %	6,67–20 %	2,5–20 %

Avinor konsern	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.07	2 347,0	10 528,8	5 391,6	651,8	3 902,4	1 412,0	24 233,6
Tilgang driftsmidler	16,2	951,6	211,4	67,6	335,6	43,2	1 625,6
Avgang driftsmidler	0,0	-26,5	-0,7	-3,3	-13,5	0,0	-44,0
Anskaffelseskost 31.12.07	2 363,2	11 453,9	5 602,3	716,1	4 224,5	1 455,2	25 815,2
Av- og nedskrivninger	0,7	2 580,4	1 859,7	392,2	2 526,0	583,2	7 942,2
Balanseført verdi 31.12.07	2 362,5	8 873,5	3 742,6	323,9	1 698,5	872,0	17 873,0
Årets av- og nedskrivninger	0,0	387,9	265,2	67,1	427,7	76,8	1 224,7

Økonomisk levetid		10–50 år	15–50 år	3–10 år	5–15 år	5–50 år
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær
Prosent	0 %	2–10 %	2–7 %	10–33 %	6,67–20 %	2–20 %

Anlegg under utførelse	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Bokført verdi 01.01	967,4	843,3	1 357,3	997,7
Netto tilgang driftsmidler	737,0	124,1	559,7	359,6
Balanseført verdi 31.12	1 704,4	967,4	1 917,0	1 357,3

Note 3: Datterselskap

Beløp i MNOK

	Forretningskontor	Anskaffelses- tidspunkt	Eier-/ stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.07	Balanseført verdi 31.12.07
Direkte eide datterselskap:					
Oslo Lufthavn AS	Ullensaker	01.01.03	100 %	467,9	467,9
Avinors Parkeringsanlegg AS	Oslo	01.01.03	100 %	109,6	109,6
Flesland Eiendom AS	Oslo	19.05.04	100 %	2,9	12,1
Værnes Eiendom AS	Oslo	23.08.04	100 %	0,2	0,6
Sum balanseført verdi				580,6	590,2
Indirekte eide datterselskap:					
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Ullensaker	01.01.96	100 %	89,8	89,8
Sum balanseført verdi				89,8	89,8

Note 4: Andre finansielle anleggsmidler

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Andre finansielle anleggsmidler	2,6	3,2	20,1	22,0
Sum andre finansielle anleggsmidler	2,6	3,2	20,1	22,0

Aksjer i andre selskap	Avinor AS		Avinor konsern		Eierandel
	2007	2006	2007	2006	
Oslo lufthavn Tele & Data AS	0,0	0,0	1,6	1,6	50 %
Sum aksjer	0,0	0,0	1,6	1,6	

Note 5: Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Kundefordringer bokført verdi	475,4	358,2	809,8	635,8
Balanseført avsetning latent tap	-3,3	-3,8	-8,3	-8,8
Bokført verdi kundefordringer 31.12	472,1	354,4	801,5	627,0
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,0	0,6	0,1	1,0
Andre kortsiktige fordringer				
	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Påløpne ikke fakturerte inntekter	19,5	71,0	48,4	96,2
Forskuddsbetalte driftskostnader	47,8	48,9	51,2	63,6
Andre kortsiktige fordringer	1 490,9	793,7	12,8	109,2
Sum andre kortsiktige fordringer	1 558,2	913,6	112,4	269,0
Sum fordringer	2 030,3	1 268,0	913,9	896,0

I morselskapets kortsiktige fordringer er inkluderte fordring på konsernbidrag/utbytte innen konsernet.

Note 6: Kontanter, bankinnskudd og lignende

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Bundne skattetrekksmidler	77,9	75,0	93,2	88,7
Bundne midler i depotkonto energi	0,0	9,0	5,4	14,8
Andre bundne midler	0,0	0,0	0,0	2,7

Avinor konsernet har en trekkrettighet på 300 millioner NOK i bank. I tillegg har Oslo Lufthavn AS en statlig trekkrettighet på 100 millioner NOK.

Konsernkontosystemet:

Avinor konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkontoinehaver. Dette innebærer at kontantbeholdningene i Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS og Avinors Parkeringsanlegg AS formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort.

Note 7: Selskapskapital og aksjonærinformasjon

Selskapskapitalen er på MNOK 5 400,1 fordelt på 540 010 aksjer à kr 10 000. Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Note 8: Egenkapital

Beløp i MNOK

Avinor AS	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.07	5 400,1	504,5	1 161,0	7 065,6
Årsresultat			683,2	683,2
Utbytte			-396,9	-396,9
Egenkapital 31.12.07	5 400,1	504,5	1 447,3	7 351,9

Avinor konsern	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.07	5 400,1	504,5	1 575,4	7 480,0
Årsresultat			645,0	645,0
Utbytte			-396,9	-396,9
Egenkapital 31.12.07	5 400,1	504,5	1 823,5	7 728,1

Note 9: Pensjonsforpliktelse

Beløp i MNOK

Avinor konsernet har pensjonsordninger som gir de ansatte rett til avtalte framtidige pensjonsytelser (ytelsesplaner), hvor ytelsene er basert på antall opptjeningsår og lønnsnivå ved pensjonsalder.

Avinor konsernet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse (SPK), og ordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. I tillegg er det en lederpensjon som omfatter ti ansatte i Oslo Lufthavn AS. Konsernsjefen har egen pensjonsavtale.

Ytelsene fra SPK er basert på beregnede, opptjente rettigheter i folketrygden ved fylte 67 år ved pensjoneringstidspunkt, samt et avtalt sluttvederlag per år.

Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om diskonteringsrente, forventet framtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

Fiktivt fond:

Pensjonsordningen i SPK er ikke fondsbasert, men det blir simulert en forvaltning av fondsmidler som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner («fiktivt fond»). Avkastningsrenten baserer seg på tiårig statsobligasjonsrente for det enkelte år det er gjort tilskudd til det fiktive fondet. Ved etablering av det fiktive fondet i Avinor AS 01.01.03, fikk man en tiårig rente på 5,96 %.

Førtidspensjon:

De ansatte har gjennom tariffavtale rett til avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra 62 år. Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om uttakstilbøyelighet, forventet framtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

forts. note 9

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	158,0	144,4	191,3	173,8
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	147,4	123,1	173,5	145,1
Avkastning på pensjonsmidler	-106,7	-95,1	-126,0	-113,3
Ansattes 2 % innskudd	-22,4	-19,8	-26,2	-23,0
Administrasjonskostnader	3,1	3,0	3,7	3,6
Resultatført estimatavvik	89,7	241,9	110,6	250,0
Arbeidsgiveravgift	40,9	58,9	49,6	64,7
Netto pensjonskostnad	310,0	456,4	376,5	500,9
Beregnete pensjonsforpliktelser per 31.12	3 071,9	2 723,5	3 619,4	3 211,0
Pensjonsmidler per 31.12	-2 232,6	-1 926,1	-2 624,0	-2 291,8
Arbeidsgiveravgift	118,4	114,0	140,4	131,5
Netto pensjonsforpliktelse	957,7	911,4	1 135,8	1 050,7

Estimatavvik og planendringer resultatføres direkte, dette innebærer at slike avvik ikke fordeles over lengre tid for å utjevne resultateffektene som norsk regnskapsstandard for pensjonskostnader tillater («korridor»).

Økonomiske forutsetninger:

Diskonteringsrente	5,3 %
Lønnsregulering	4,5 %
G-regulering	4,3 %
Forventet avkasning på fondsmidlene	5,3 %
Arbeidsgiveravgift – sats	14,1 %
Uttak AFP	20,0 %

De aktuariemessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer og avgang.

Note 10: Avsetning forpliktelse lufthavndrift

Beløp i MNOK

Avinor AS overtok 45 lufthavner per 01.01.03, til en omforent verdi på mrd 7,7, som tilsvarer en beregnet gjenanskaffelsesverdi. Avinor AS er forpliktet til å eie og drive disse 45 lufthavnene. Det ble beregnet en forpliktelse knyttet til framtidig underfinansiering av drift og investeringer på mrd 14,8. Endringer i rammebetingelser for regionalnettet gjorde at presentasjonen av forpliktelsen ble endret i 2004 og 2005, se tabell nedenfor. Forpliktelsen reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå. Reverseringsplanen blir løpende evaluert.

	Avinor AS	Avinor konsern
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 01.01.03	14 758,8	14 758,8
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.03	14 758,8	14 758,8
Driftsrettighet	-3621,2	-3 621,2
Merverdi OSL etter avskrivning 2003	0,0	-5 776,3
Nedskrivning Oslo kontrollsentral	-243,6	-243,6
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.04	10 894,0	5 117,7
Merverdi OSL	-5 985,2	0,0
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.05	4 908,8	5 117,7
Reversering forpliktelse	-180,0	-180,0
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.06	4 728,8	4 937,7
Reversering forpliktelse	-180,0	-180,0
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.07	4 548,8	4 757,7

Note 11: Annen forpliktelse/annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	Avinor AS				Avinor konsern			
	2007		2006		2007		2006	
	Kortsiktig	Langsiktig	Kortsiktig	Langsiktig	Kortsiktig	Langsiktig	Kortsiktig	Langsiktig
Sluttpakker/gavepensjon	0,4	0,0	2,4	8,7	0,4	0,0	2,4	8,7
Ventelønn	3,8	29,3	4,1	29,5	3,8	29,3	4,1	29,5
Ressurssenter	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0
Sluttavtaler flygeledere	5,4	2,9	5,4	2,0	5,4	2,9	5,4	2,0
Leiekontrakt	17,7	27,2	16,6	43,8	17,7	27,2	16,6	43,8
Annen forpliktelse	0,0	2,2	0,0	2,5	0,0	2,2	0,0	2,7
Sum annen forpliktelse	27,3	61,6	29,1	86,5	27,3	61,6	29,1	86,7

forts. note 11

Avinors styre vedtok 04.12.03 en vesentlig restrukturering av konsernet, Take-off-05. Dette innebar blant annet en omfattende nedbemanning. Deler av nedbemanningen skjedde gjennom overgang til ventelønn.

I henhold til premisene for selskapsetableringen er de som var ansatt i Luftfartsverket den 31.12.02 og ansatt i Avinor AS omfattet av tjenestemannlovens §13 nr 2 til nr 6 om fortrinnsrett til statlige stillinger og ventelønnsrettigheter i en periode på tre år fra 01.01.03.

Ventelønnsutgifter er forutsatt dekket av selskapet. Hvor lenge man har rett til ventelønn er avhengig av alder og ansiennitet ved fratreden. Avsetning for ventelønn er basert på forventninger om ventelønnsperiode basert på ovennevnte regler.

Gjennom forskriftsendring er det innført en reduksjon av operativ aldersgrense for flygeledere fra 65 til 60 år med virkning fra 01.01.04. Det er inngått avtale med enkeltpersoner om 72 % av normal lønn i perioden. Etter 60–62 år vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

Avinor AS endret lokalisering av hovedkontor i 2004, og i den forbindelse ble det avsatt til tap på leiekontrakt på gamle lokaler.

Spesifikasjon annen kortsiktig gjeld	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Lønn og feriepenger	239,7	189,6	274,5	222,6
Forskudd fra kunder	44,6	43,7	111,8	99,9
Periodisering drifts- og investeringskostnader	198,7	62,8	269,9	106,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	0,0	0,0	422,7	419,4
Øvrig kortsiktig gjeld	35,2	63,0	94,6	182,0
Konsernintern gjeld	263,8	258,4		
Sum annen kortsiktig gjeld	782,0	617,5	1 173,5	1 029,9

Note 12: Langsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Statslån	0,0	0,0	5 637,9	6 026,7
Pantelån	0,0	0,0	719,9	560,3
Lufthavnbygging AS	66,8	68,4	66,8	68,4
Sum langsiktig gjeld	66,8	68,4	6 424,6	6 655,4

Opplysninger om statslån, lån fra banker	Snittrente	Lånebeløp
NOK (statslån)	4,93 %	5 637,9
NOK (pantelån)	5,38 %	719,9

Avdragsprofil rentebærende lån	2009	2010	2011	2013	Deretter	Sum
Statslån	388,9	388,9	388,9	388,9	3 693,4	5 637,9
Pantelån	45,2	56,0	56,0	56,0	450,7	719,9

Note 13: Skatt

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	230,2	1,1	273,1	251,4
For lite/for mye avsatt skatt tidligere år	5,6	-0,8	5,6	2,1
Endring i utsatt skatt	-39,0	-102,1	-78,2	-150,1
Sum skattekostnad	196,8	-101,8	200,4	103,4
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	880,0	117,1	845,4	536,0
Permanente forskjeller *)	5,7	2,0	8,0	5,7
Permanent forskjell Svalbard **)	24,2	0,0	24,2	0,0
Endring i midlertidige forskjeller	-41,0	184,6	97,1	358,8
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	-47,0	0,0	0,0	0,0
Avgitt konsernbidrag	-13,4	-3,7	0,0	0,0
Utbytte	0,0	-300,0	-1,2	0,0
Konsernposter	0,0	0,0	0,0	0,0
Anvendt underskudd til framføring	0,0	0,0	0,0	-0,4
Årets skattegrunnlag	808,5	0,0	973,6	900,1
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	-1,5	-3,3	-6,4	-8,1
Anleggsmidler	-558,3	-419,4	-1 385,4	-1 060,3
Avsetning etter god regnskapsskikk	-4 633,0	-4 858,3	-4 857,1	-5 168,4
Pensjoner	-957,7	-911,4	-1 135,8	-1 050,7
Gevinst- og tapskonto	3,7	4,6	-0,2	-0,3
Grunnlag midlertidige forskjeller	-6 146,8	-6 187,8	-7 384,9	-7 287,8
Underskudd til framføring	0,0	0,0	0,0	0,0
Forpliktelse lufthavndrift	4 548,8	4 728,8	4 757,7	4 937,7
Grunnlag utsatt skatt	-1 598,0	-1 459,0	-2 627,2	-2 350,1
28 % utsatt skatt	-447,6	-408,6	-735,6	-657,4

Forpliktelse lufthavndrift ansees som midlertidig forskjell. Ved etablering av Avinor AS 01.01.03 ble forpliktelsen beregnet netto etter utsatt skatt. Forpliktelsen er derfor ikke inkludert ved beregning av grunnlaget for balanseføring av utsatt skatt. Se ytterligere kommentarer i note 10.

forts. note 13

Beløp i MNOK

Forklaring til hvorfor årets skattekostnad ikke utgjør 28 % av resultat før skatt	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
28 % skatt av resultat før skatt	246,4	32,8	236,7	150,1
For lite/for mye avsatt skatt tidligere år	5,6	-0,8	5,6	2,1
Konserninterne gevinster/utbytte	-13,2	-84,0	0,0	0,0
Utbytte	0,0	0,0	-0,3	0,0
Tilbakeføring forpliktelse	-50,4	-50,4	-50,4	-50,4
Permanente forskjeller (28 % *)	1,6	0,6	2,2	1,6
Permanent forskjell Svalbard **)	6,8	0,0	6,8	0,0
Beregnet skattekostnad	196,8	-101,8	200,4	103,4
Effektiv skattesats ***)	20,7 %	-86,9 %	23,7 %	19,3 %

*) Inkluderer: Ikke fradragsberettigede kostnader, som for eksempel representasjon.

***) Det er ved likningen for 2006 ikke innrømmet fradrag for underskudd på Svalbard i inntekt på fastlandet. Skatteeffekten av dette framgår av linjen for lite avsatt tidligere år. For 2007 er skatteeffekten av underskuddet ført opp som permanent forskjell. Dette på grunn av at det ikke er realistisk at underskuddet på Svalbard kan utnyttes mot et senere overskudd på denne lufthavnen i overskuelig framtid. Likningen er påklaget.

****) Skattekostnad i forhold til resultat før skatt.

Betalbar skatt i balansen	Avinor AS	Avinor konsern
Betalbar skatt årets skattegrunnlag	230,2	273,1
Skatt på konsernbidrag	-3,9	0
Netto	226,3	273,1

Note 14: Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Avinor AS per 31.12.07	Oslo Lufthavn AS	Oslo Lufthavn Eiendom AS	Avinors Parkerings-selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS	Sum
Lån til foretak i samme konsern	1 371,3			55,0	30,0	1 456,3
Fordringer	1 365,8	114,5	7,6	-0,2	0,6	1 488,3
Sum fordringer	2 737,1	114,5	7,6	54,8	30,6	2 944,6
Annen kortsiktig gjeld	242,9	0,0	6,9	13,1	0,9	263,8
Sum gjeld	242,9	0,0	6,9	13,1	0,9	263,8

Avinor AS per 31.12.06	Oslo Lufthavn AS	Oslo Lufthavn Eiendom AS	Avinors Parkerings-selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS	Sum
Lån til foretak i samme konsern	1 371,3			55,0	5,0	1 431,3
Fordringer	770,7	0,0	16,8	2,2	0,1	789,8
Sum fordringer	2 142,0	0,0	16,8	57,2	5,1	2 221,1
Annen kortsiktig gjeld	247,3	0,0	7,4	3,6	0,1	258,4
Sum gjeld	247,3	0,0	7,4	3,6	0,1	258,4

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør MNOK 1371,3 per 31.12.07. Det betales ordinært ikke avdrag på lånet. Renten på lånet fastsettes som gjennomsnittet av 12 måneders NIBOR per 15.02, 15.05, 15.08 og 15.11 hvert år. I tillegg legges en margin på 1,5 prosentpoeng.

Ansvarlig lånekapital til Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom AS utgjør henholdsvis MNOK 55 og MNOK 30 per 31.12.07. Det betales ordinært ikke avdrag på lånene. Renten på lånene er fastsatt til Norges Banks foliorente per 31.12 året før det angjeldende året.

Det er belastet en festeavgift på MNOK 226,1 mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS.

Note 15: Nærstående parter

Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten (se note 14).

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene.

En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges SD. Endelig avgjørelse tas av Stortinget.

Takstregulativet som bestemmer satser på luftfartsavgifter skal godkjennes av SD.

Note 16: Trafikkinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Startavgift	772,0	768,7	1 385,7	1 378,4
Passasjeravgift	376,1	383,8	813,5	842,1
Underveisavgift	737,7	602,5	737,7	602,5
Securityavgift	419,1	338,1	781,6	691,6
Sum trafikkinntekter	2 304,9	2 093,1	3 718,5	3 514,6

Note 17: Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Lønninger	1 446,9	1 231,3	1 702,3	1 467,0
Arbeidsgiveravgift	168,3	159,8	205,7	192,8
Pensjonskostnader	310,0	456,4	376,5	500,9
Andre ytelser	113,6	73,0	131,6	89,4
Sum lønnskostnader	2 038,8	1 920,5	2 416,1	2 250,1

Gjennomsnittlig antall årsverk i Avinor AS er 2282 og 2889 i Avinor konsernet for året 2007.

Ytelser til ledende personer	Administrerende	
	direktør	Styret
Lønn/honorar	1,8	1,6
Pensjonskostnader	0,1	0,0
Sum ytelser	1,9	1,6

Lønn og annen godtgjørelse til øvrig konsernledelse utgjør MNOK 9,8.

Ledende ansatte har ikke avtale om bonus eller aksjebasert avlønning.

Det er ikke ytt lån eller stilt garantier til daglig leder, styreleder eller andre nærstående parter.

Kostnadsførte honorar til revisor eks mva	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Lovpålagt revisjon	0,6	0,6	0,9	0,8
Andre attestasjonsoppgaver	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,1	0,1	0,1	0,1
Regnskapsmessig bistand inkl IFRS	0,5	0,5	0,5	0,5
Sum revisjonshonorar	1,2	1,2	1,5	1,4

Note 18: Annen driftskostnad

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Leie lokaler/tomt	22,7	13,1	37,4	27,6
Drift/vedlikehold bygninger	141,1	123,7	263,4	234,0
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	156,9	146,3	297,0	262,9
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	375,3	278,7	618,2	493,3
Meteorologiske tjenester	36,2	34,9	36,2	35,0
Konsulentbistand	92,4	82,9	129,9	112,3
Øvrige eksterne tjenester	137,2	140,8	209,2	190,9
Øvrige driftskostnader	473,9	422,0	437,1	410,0
Sum	1 435,7	1 242,4	2 028,4	1 766,0

Note 19: Finansinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Renteinntekter	17,4	32,2	88,5	75,9
Renteinntekt på lån til datterselskap	70,9	63,1	0,0	0,0
Konsernbidrag og utbytte	1 164,6	470,5	0,0	0,0
Agjo	12,1	14,1	12,9	14,7
Annen finansinntekt	0,2	0,0	24,6	0,9
Sum	1 265,2	579,9	126,0	91,5

Note 20: Finanskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2007	2006	2007	2006
Rentekostnad	9,7	10,7	385,7	430,3
Disagio	13,4	18,0	14,4	18,6
Annen finanskostnad	0,1	0,1	0,2	48,1
Sum	23,2	28,8	400,3	497,0

I perioden før Avinor AS ble etablert som selskap, hadde Oslo Lufthavn AS et lån fra Luftfartsverket (det vil si Staten). Disse lånene ble overført til Avinor AS ved etablering 01.01.03. I samsvar med vedtatt strategi hadde Oslo Lufthavn AS rentesikret disse lånene (hovedsakelig før 01.01.03). Sikringen har varighet fram til 2012. For Avinor konsern representerer denne transaksjonen ikke sikring, slik at renteswappene regnskapsføres til virkelig verdi. Per 31.12.07 hadde renteswappene en negativ markedsverdi på MNOK 24,3.

Note 21: Betingede utfall og usikre forpliktelser

Beløp i MNOK

Miljøopprydding Fornebu

Statsbygg planlagte opprydding av forurensning i grunnen på tidligere luftfartsareal på Fornebu er nå slutført, og Avinor har til sammen dekket kostnader for Statsbygg med MNOK 155, hvilket er i henhold til estimert kostnadsramme. Det hefter en mindre usikkerhet til eventuelt ansvar for Avinor i forbindelse med ikke oppdaget forurensning, men i det vesentligste er risikoen for slik forurensning plassert hos kjøpere av areal på Fornebu i forbindelse med Statsbyggs eiendomssalg.

Erstatning leietakere

Det er i 2006 besluttet å foreta endringer i terminalbygget på Oslo Lufthavn Gardermoen, som påvirker virksomheten til leietakere med tidsbestemte leiekontrakter. Det forventes at man i løpet av 2008 avklarer forholdet knyttet til leietakerkompensasjon.

Forsvarsavtalen

Fram til og med 2004 hadde Forsvaret og Avinor AS en samarbeidsavtale på konsernnivå, med tilhørende lokale avtaler om fordeling av ansvar og utgifter på lufthavner hvor begge hadde aktivitet. Det er med virkning fra 2005 inngått ny samarbeidsavtale på konsernnivå, men de lokale avtalene ved lufthavnene er ikke ferdigstilt. Avregning i 2005, 2006 og 2007 er derfor skjedd med basis i 2004-tall.

Forsvaret har i 2007 tatt initiativ til reforhandling av avtaleverket. Regjeringen har utarbeidet mandat for arbeidet. Nytt avtaleverk forventes undertegnet av partene i løpet av 2008.

Note 22: Pantestillelser

Beløp i MNOK

Avinor Parkeringsanlegg AS og Flesland Eiendom AS har avgitt negativ pantsettelseserklæring.

Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med MNOK 512,8 med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er MNOK 591,9.

Note 23: Disposisjonsrett og tilbakefallsrett

Beløp i MNOK

Disposisjonsrett

Avinor AS disponerer vederlagsfritt grunnen på rullebanene til Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya, Lakselv og Bardufoss lufthavn. Staten ved Forsvaret har her formell grunnbokshjemmel eller festerett til grunnarealene. Drifts- og investeringsansvar reguleres i egen avtale med Forsvaret. Avinor AS har det fulle drifts- og investeringsansvaret i Bergen og Trondheim.

Grunnen ved Namsos, Mo i Rana og Sandane lufthavn festes helt eller delvis av private grunneiere.

Avinor AS har en evigvarende vederlagsfri bruksrett til grunnen ved Svalbard lufthavn.

Tilbakefallsrett

Stavanger, Kristiansand og Ørsta kommune har tilbakefallsrett på lufthavnarealer, dersom lufthavndrift opphører.

Note 24: Finansiell markedsrisiko

Beløp i MNOK

Avinor konsernet benytter finansielle instrumenter for å styre eksponeringer knyttet til endringer i valutakurs, renter og kraftpris.

Valutarisiko

Avinor konsernet er eksponert for valutarisiko spesielt knyttet til underveisinntekter og kraftkjøp. Det er gjennomført sikring i henhold til vedtatt valutastrategi. Som et ledd i dette er det inngått terminkontrakter i euro tre måneder fram i tid. Virkelig verdi på disse terminkontraktene er MNOK -1,3 basert på neddiskontert verdi 31.12.07.

Kraftpriserisiko

Det er inngått terminkontrakter for å dekke deler av kraftforbruket. Per 31.12.07 er det inngått kontrakter som dekker det meste av forventet forbruk i 2008, 2009 og 2010. Kraftkjøp skjer i Euro. Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK 36,7, basert på valutakurs per 31.12.07.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av Avinor konsernets gjeld har flytende rente. Maksimumsrammer for andel av gjeld med flytende rente er fastsatt. Låneporteføljen har i dag en kombinasjon av flytende og fast rente.

Renteswapper

Tabellen nedenfor viser utestående renteswapper per 31.12.07 for Avinor konsernet:

Beløp (MNOK)	Avinor betaler	Avinor mottar	Forfall	Virkelig verdi (MNOK)
185,0	Fast/halvårlig 4,31 %	Flytende 6 m Nibor	03.07.17	13,6
160,0	Fast/halvårlig 5,56 %	Flytende 6 m Nibor	01.10.19*	-2,0
100,0	Fast/kvartal 6,62 %	Flytende 3 m Nibor	07.01.08	-0,2
100,0	Fast/kvartal 6,32 %	Flytende 3 m Nibor	07.07.08	-0,4
100,0	Fast/kvartal 6,48 %	Flytende 3 m Nibor	07.07.08	-0,6
100,0	Fast/kvartal 6,49 %	Flytende 3 m Nibor	07.07.08	-0,6
100,0	Fast/kvartal 6,24 %	Flytende 3 m Nibor	06.07.09	-1,1
100,0	Fast/kvartal 6,14 %	Flytende 3 m Nibor	06.07.09	-0,9
62,5	Fast/årlig 6,37 %	Flytende 12 m Nibor	17.02.12	-3,2 **
62,5	Fast/årlig 6,50 %	Flytende 12 m Nibor	20.02.12	-3,6 **
62,5	Fast/årlig 6,35 %	Flytende 12 m Nibor	18.05.12	-3,0 **
62,5	Fast/årlig 6,49 %	Flytende 12 m Nibor	21.05.12	-3,4 **
62,5	Fast/årlig 6,33 %	Flytende 12 m Nibor	17.08.12	-2,6 **
62,5	Fast/årlig 6,52 %	Flytende 12 m Nibor	20.08.12	-3,1 **
62,5	Fast/årlig 6,31 %	Flytende 12 m Nibor	19.11.12	-2,5 **
62,5	Fast/årlig 6,51 %	Flytende 12 m Nibor	20.11.12	-3,0 **
27,8	Flytende 3 m Nibor-0,385 %	Flytende 3 m Nibor	02.06.09	0,1
73,8	Fast/kvartal 5,27 %	Flytende 3 m Nibor	30.11.10	0,3
59,0	Fast/kvartal 7,59 %	Flytende 3 m Nibor	30.09.13	-6,7
55,7	Fast/kvartal 5,93 %	Flytende 3 m Nibor	01.03.19	-1,8
20,6	Fast/halvårlig 5,88 %	Flytende 6 m Nibor	03.06.11	-0,1
17,1	Fast/halvårlig 5,48 %	Flytende 3 m Nibor	03.06.08	0,0
Total sum virkelig verdi				-24,8

*) Starter 01.10.09

**) Føres til virkelig verdi over resultatregnskapet, se note 20

Note 25: Verdivurdering

Beløp i MNOK

Som et ledd i Samferdselsdepartementets styring og oppfølging av Avinor, gjennomføres det periodisk en ekstern beregning av utvikling i verdjustert egenkapital. Avinor har også etablert egne rutiner og modeller for årlig beregning av verdjustert egenkapital. Denne beregningen benyttes også som en indikasjon på om det foreligger verdifall på foretakets anleggsmidler. Beregningen baserer seg på forventningsrettede framtidige kontantstrømmer, neddiskontert med en egnet diskonteringsrente. Beregningen som er foretatt i forbindelse med årsavslutningen 2007 gir ingen indikasjon på verdifall på foretakets anleggsmidler.

Ved beregning av verdjustert egenkapital har man definert hele virksomheten som en kontantstrømgenererende enhet (CGU). Avinors økonomimodell bygger på forutsetningen om full kryssubsidiering mellom lønnsomme og ulønnsomme flyplasser og virksomhetsområder (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det klart uttrykt en målsetting om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og reduksjon av avgiftsnivået. Med dette utgangspunktet vurderer Avinor at en løsning hvor hele konsernets virksomhet vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystemet), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av den totale virksomheten.

Denne type beregninger er beheftet med usikkerhet og må gjennomføres med utgangspunkt i tilgjengelig informasjon om vesentlige utviklingstrekk i virksomheten. Avinor benytter både interne og eksterne kilder når forutsetningen for beregningen skal fastsettes. Beregningen avledes fra øvrige styrende dokumenter i virksomheten, som virksomhetsplaner, styrevedtatte investeringsplaner, budsjetter og langtidsprognoser. De vesentligste forutsetningene ved vurdering av verdjustert egenkapital i Avinor er:

- vekst i flytrafikken – passasjerer, flyavganger og kabinfaktor
- utvikling av takstregulativet som fastsettes av SD.
- kostnadsutvikling – både den generelle utviklingen og utviklingen av pålegg og krav
- planlagt nivå på investeringer og sammensetningen av planlagte investeringer – pålagte investeringer vs rent kommersielle tiltak
- utvikling i rentenivået og risikoprofil

Ved årslutt 2007 er det lagt til grunn at konsernets aktiviteter skal planlegges innenfor §11 i selskapets vedtekter, som setter rammer for konsernets mulighet til å lånefinansiere investeringer. I henhold til §11 kan Avinors «langsiktede lån til finansiering av anleggsmidler bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende gjeld og egenkapital.» Konsernets rentebærende langsiktede lån kan heller ikke overskride 10,5 mrd kr.

REVISJONSBERETNING



PricewaterhouseCoopers AS
Postboks 748
NO-0106 Oslo
Telefon 02316
Telefaks 23 16 10 00

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Revisjonsberetning for 2007

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS for regnskapsåret 2007, som viser et overskudd på kr 683 200 000 for morselskapet og et overskudd på kr 645 000 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noteopplysninger og konsernregnskap. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvise bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2007 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god bokføringskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 10. april 2008

PricewaterhouseCoopers AS

Paal Ødegård

Statsautorisert revisor

Kontorer: Arendal Bergen Drammen Fredrikstad Førde Hamar Kristiansand Mo i Rana Molde Måløy Narvik Oslo Stavanger Stryn Tromsø Trondheim Tønsberg Ålesund
PricewaterhouseCoopers navnet refererer til individuelle medlemsfirmaer tilknyttet den verdensomspennende PricewaterhouseCoopers organisasjonen
Medlemmer av Den norske Revisorforening | Foretaksregisteret: NO 987 009 713
www.pwc.no