

ÅRSRAPPORT 2010



STYRET I AVINOR



Marianne Njåstein

Petter Jansen

Kristin Vangdal
(styrets nestleder)

Dag Hårstad

Ingrid Synnøve Brendryen

Christian Berge

Ole Mørkved Rinnan
(Styrets leder)

Oddbjørg A. Starrfelt

Helge Løbergli

Torunn Sneltvedt

STYRETS BERETNING

Hovedpunkter

Arbeidet med flysikkerhet og HMS har høyeste prioritet i Avinor, og det har vært spesiell fokus på arbeidet med å forsterke sikkerhetskulturen, forbedre rullebanesikkerheten og fugl- og viltkontroll. Det er ikke registrert noen luftfartsulykker med personskader der Avinor har medvirket.

Avinor er fortsatt blant de beste i Europa når det gjelder regularitet og punktlighet. Punktligheten ble forbedret for fjerde år på rad til 89,2 prosent, og for andre år på rad er punktligheten høyere enn konsernets interne målsetting på 88 prosent. Regulariteten for flygningene var 97,4 prosent, marginalt lavere enn konsernets interne mål på 98 prosent.

Avinor har videreført samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart for å redusere luftfartens klimagassutslipp, blant annet gjennom prosjektorganisasjonen som koordinerer oppfølgingen av rapporten «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart». Viktige tema har vært effektiviseringstiltak i luftrommet og videre optimalisering av landinger og avganger på norske lufthavner.

Aske fra vulkanen Eyjafjallajökull lammet store deler av luftrommet i Europa i april og mai.

På bakgrunn av kartleggingen av miljøstatus og risiko for forurensning ved lufthavnene er det etablert et konsernovergripende prosjekt som har som formål å redusere risikoen for skadelige utslipp ved konsernets lufthavner.

Terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn, Gardermoen er vedtatt utvidet til 28 millioner passasjerer.

Konsernets driftsresultatet utgjorde 1744,8 millioner kroner og resultat etter skatt ble 1008,1 millioner kroner.

Årets AKAN-pris ble tildelt Avinor for aktiv satsing og anerkjennelse av et godt rusforebyggende arbeid.

Om Avinor

Avinor har to primære virksomhetsområder, drift av et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjeneste for sivil og militær luftfart. Dette omfatter 46 lufthavner i Norge samt kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. 12 av lufthavnene drives i samarbeid med Forsvaret. Utover den flyoperative virksomheten, legges det i tillegg til rette for en kommersiell inntjening gjennom flyplasshoteller, parkeringsanlegg, taxifree-butikker, servering og andre servicetilbud til flypassasjerene.

Avinors mål er å legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Finansielt sett drives den totale virksomheten som en enhet der bedriftsøkonomisk lønnsomme

lufthavner finansierer ulønnsomme lufthavner. Flysikringstjenesten er selvfinansierende ved at tjenestene prises etter et kostprinsipp.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring overfor Avinor, og regulerer blant annet særskilte samfunnsoppgaver, avkastningskrav og utbytte. I tillegg fastsetter Samferdselsdepartementet luftfartsavgiftene. Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og regulerer også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift. Avinors hovedkontor er i Oslo.

Flysikkerhet og HMS

De regulatoriske kravene på flysikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge. Flysikkerhetsbegrepet omfatter de engelske begrepene safety og security.

Avinor deltar aktivt i internasjonalt arbeid, som i utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særlig i forhold til flyplasser.

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. Avinor har i 2010 gjennomført 28 interne revisjoner, og foretatt 22 eksterne revisjoner av ulike leverandører og samarbeidspartnere. Luftfartstilsynet har gjennomført tilsyn ved flere av Avinors lufthavner og divisjoner gjennom året. Det er generelt ikke funnet store avvik, og Avinor har lagt vekt på å korrigere fremkommede avvik så raskt det har latt seg gjøre.

Det er i 2010 registrert 1 (2) luftfartsulykke uten personskader der Avinor indirekte medvirket til årsaken og ingen (3) alvorlige luftfartshendelser. Tallene for 2009 er oppført i parentes. Verken i 2009 eller 2010 er det registrert luftfartsulykker med personskade der Avinor medvirket til årsaken. Begrepet luftfartsulykke følger definisjonen i BSL A 1-3 (Bestemmelser for Sivil Luftfart).

EFTAs overvåkningsorgan, ESA, har benyttet flere lufthavner som inspeksjonsobjekt for å kontrollere norsk implementering av EU-forordninger innen security. Arbeidet med å effektivisere gjennomføring av sikkerhetskontrolltjenesten er videreført i 2010 hvor man spesielt har lagt vekt på å tilpasse areal, infrastruktur, utstyr og logistikk i sikkerhetsslusene.

Det er betydelig oppmerksomhet på risikoen for terrorhandlinger mot luftfarten. Dette har nødvendiggjort en proaktiv holdning fra



Avinor gjennom forebyggende sikkerhetstjeneste og kostnads-effektiv gjennomføring av nye myndighetskrav.

Luftfarten i Europa ble utsatt for store utfordringer i forbindelse med askespredning fra vulkanen Eyjafjallajökull på Island i periodene 14. til 28. april og 3. til 23. mai 2010, hvor vulkansk aske lammet store deler av luftrommet over Europa.

I den første perioden var luftrommet i Norge stengt. I den andre perioden ble det ekstra trafikk i norsk luftrom som følge av askeskyens bevegelsesmønster, spesielt i Atlanterhavet.

Avinor leder eller deltar i en rekke prosjekter knyttet til flysikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Singel European Sky pakke to (SES II) ble godkjent i EU høsten 2009. Kravene i SES vil bli gjennomført i Norge gjennom EØS-avtalen. Avinor har foretatt viktige strategiske valg for å møte utfordringene i SES og for å posisjonere selskapet best mulig i forhold til grenseoverskridende samarbeid samt for å bygge nødvendig konkurransekraft. Kravene i Single European Sky-regelverket omfatter også etablering av ytelsesstyring for deler av flysikringstjenestens virksomhet. Arbeidet med å forberede Avinors flysikringstjeneste for ytelsesstyring begynte i 2010. Målsettingen er å fastsette en 5-årig forretningsplan og gi nødvendige bidrag til nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenesten, slik at dokumentasjonen kan oversendes EU-kommisjonen i tråd med fastsatte tidsfrister. I denne sammenheng

har Avinor valgt å lede og delta i en rekke prosjekter for å påvirke den fremtidige utviklingen i Europa. Avinor deltar blant annet aktivt i etableringen av en nord-europeisk funksjonell luftromsblokk (NEFAB) gjennom alliansen North European Air Navigation Service Providers (NEAP). Selskapet har også gjennom North European and Austro Control Consortium (NOR-ACON) forpliktet seg til å bidra aktivt i Single European ATM Research (SESAR).

Som følge av økt trafikknivå og økt belastning i Oslo kontrollsentrals ansvarsområde (Oslo AoR), ble Oslo ASAP (Advanced Sectorisation and Automation Project) etablert i 2006. Prosjektet skal utvikle og innføre endret luftromsstruktur med nye standard inn- og utflygingstraseer i luftrommet over Østlandet. I tillegg skal det tas i bruk nye informasjonssystemer som hjelp til å optimalisere trafikkflyten inn mot Oslo lufthavn, Gardermoen. Målsatt implementeringsdato er 7. april 2011.

SNAP (Southern Norway Airspace Project) har til hensikt å optimalisere luftrommet over Vestlandet og Trøndelag, samt grensen snittene mot Oslo AoR. Målsatt implementeringstidsrom er første kvartal 2011.

NORAP (Norwegian Radar Programme) har som mål å fornye og forbedre radardekningen over Norge. Formålet er å sikre full radardekning i Fastlands-Norge, samt bedre dekningen offshore.

Det pågår arbeid ved seks av ti utvalgte lokasjoner som omfattes av programmet. For kontrollert luftrom offshore er det besluttet å etablere et prosjekt med nyere overvåkingsteknologi, ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) underveis til og fra, samt i Ekofisk-området. Avinor evaluerer i tillegg et annet overvåkings-system, MLAT (WAM) (Wide Area Multilateration) i kombinasjon med ADS-B med tanke på å erstatte bruk av radar på flere områder. Målsatt slutt-tidspunkt for radarprogrammet er 2012.

SCAT-I er et satellittbasert innflygingssystem i bruk ved kort-banenettet som gir horisontale og vertikale navigasjonsdata til flyene. Systemet øker sikkerheten ved innflyginger ved å etablere en elektronisk glidebane som benyttes av flyenes autopilot. Systemet er installert ved Brønnøysund, Hammerfest, Vadsø, Namsos, Båtsfjord og Svolvær lufthavner og vil i løpet av 2011 bli installert ved Førde, Berlevåg, Hasvik, Vardø, Stokmarknes og Mosjøen. Det er planlagt at SCAT-I skal installeres på 21 lokale lufthavner. Målsatt slutt-tidspunkt for prosjektet er april 2012.

Kontrollsentral Sør er under oppgradering med etablering av ny kommunikasjonsentral. For det videre oppgraderingsarbeidet avventes avklaringer med hensyn til konsekvensene av SESARs krav og en eventuell overføring av luftrom i forbindelse med etablering av en nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk, NEFAB-prosjektet (North European Functional Airspace Block).

Konsernet etablerte i 2006 prosjektet sikkerhetsområder og lyanlegg for å gjennomføre nødvendige tiltak knyttet til fornyelse av lufthavnenes teknisk/operative godkjenning i samsvar med endrede forskriftskrav i BSL E 3-2. Prosjektet omfatter gjennomføring av alle fysiske utbedringstiltak relatert til utforming av lufthavnene. Tiltakene innebærer store investeringer og bidrar til et betydelig sikkerhetsløft ved alle konsernets lufthavner. Prosjektet har i 2010 oppgradert lyanleggene ved Brønnøysund, Hammerfest og Stavanger lufthavner. Full oppgradering er gjennomført på Honningsvåg, Tromsø og Førde lufthavner, og anleggsarbeider pågår på Sandane og Kristiansund lufthavner. I alt er 20 lufthavner ferdigstilt i samsvar med de nye kravene. Prosjektet skal være gjennomført ved alle lufthavnene innen utgangen av 2013.

Avinor har som hovedbedrift samordningsansvaret vedrørende HMS i forhold til virksomheter innenfor ansvarsområdet til Avinors lufthavner. Gjennom konsernets investeringsprogram er Avinor også byggherre, som innebærer at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplassen blir ivarettatt. I løpet av 2010 ble det innrapportert 34 (53) arbeidsulykker som førte til skader på ansatte. Disse arbeidsulykkene resulterte i at 34 (54) medarbeidere ble skadet, hvorav 12 (26) ansatte ble såpass alvorlig skadet at de ble sykemeldt. Tallene for 2009 står i parentes. Konsernets H-verdi (hyppighetsverdi = antall arbeidsulykker med fravær per 1 million arbeidede timer) i 2010 er anslått til å være på 2,0.

Trafikkutvikling, punktlighet og regularitet

Bedre flytilbud, attraktive priser og økonomisk vekst medførte vekst i flytrafikkmarkedet for Avinor i 2010. Antall passasjerer økte med 4,3 prosent, og totalt ble det registrert 40,1 millioner passasjerer.

Største negative begivenhet i forhold til markedsutviklingen i fjor var vulkanutbruddet på Island. I tillegg medførte snøvær i januar og desember 2010 stengte flyplasser i Europa.

Antall kommersielle flybevegelser økte 0,3 prosent i 2010. Trafikken innenlands gikk tilbake 1,1 prosent. Til utlandet gikk trafikken opp 4,1 prosent, hvorav rutetrafikk økte mer enn charter.

Totalt ble det foretatt 765 000 landinger/avganger ved Avinors lufthavner i 2010, opp 0,6 prosent. I tillegg ble det gjennomført 39 000 gjennomflygninger av norsk luftrom, opp 2,5 prosent.

Konsernets interne målsetting for punktlighet og regularitet er henholdsvis 88 prosent og 98 prosent. Måloppnåelse avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskap og handlingselskap, samt værmessige forhold. Punktligheten ble forbedret i 2010 for fjerde år på rad til 89,2 prosent, og for andre år på rad er punktligheten høyere enn Avinors mål. Det er lavere punktlighet for utenlandstrafikken enn for trafikken innenlands. Regulariteten for flygningene var i 2010 97,4 prosent, marginalt lavere enn målet.

Norsk regularitet og punktlighet er fortsatt blant de beste i Europa.

Miljø

Luftfart 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 og kontroll til korrigerende tiltak.

Utslipp knyttet til blant annet fly- og baneavising og brannøvingfelt er underlagt søknadsplikt etter forurensningsloven. Ved utgangen av 2010 var det fortsatt tre lufthavner som hadde sine søknader til behandling, men disse kom på plass i midten av mars 2011.

I 2009 og 2010 ble det gjennomført en kartlegging av miljøstatus og risiko for forurensning ved lufthavnene. Analysene har omfattet Avinors egen virksomhet, samt andre aktører på Avinors eiendom. På bakgrunn av kartleggingen er det etablert et konsernovergripende prosjekt som har som formål å redusere risikoen for skadelige utslipp. Prosjektet forventes å gå over en periode på tre år, og antas å ville medføre investeringer.

Avinor styrker sitt engasjement for reduksjon av klimagassutslipp gjennom deltakelse i den frivillige bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA). Kristiansand, Trondheim og Oslo lufthavner ble i 2010 akkreditert i ordningen. Utarbeidelse av detaljert klimaregnskap for den enkelte lufthavn, samt tiltaksplan og forpliktende mål for klimareduksjoner er hovedelementene i akkrediteringsordningen.

Avinors klimaregnskap viser samlede årlige klimautslipp fra egen virksomhet på om lag 17.000 tonn CO₂, herunder 4.700 tonn fra Oslo lufthavn, Gardemoen. For å redusere klimagassutslippene fra virksomheten har flere lufthavner tilrettelagt for parkering og lading av el-biler, samt gått til anskaffelse av el-biler eller andre kjøretøy med redusert klimagassutslipp. Videre gjennomføres det energitiltak på mange lufthavner. I tillegg til å gjennomføre egne tiltak, kompenserer Avinor på eget initiativ for gjenværende utslipp ved å investere i utslippsrettigheter gjennom FNs grønne utviklingsmekanisme.

Avinor har i 2010 videreført samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart for å redusere luftfartens klimagassutslipp, blant annet gjennom prosjektorganisasjonen som koordinerer oppfølgingen av rapporten «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart», publisert i 2008. Viktige tema har vært effektiviseringstiltak i luftrommet og videre optimalisering av landinger og avganger på norske lufthavner. Potensialet for utslippsreduksjoner er stort. Høsten 2010 ble det også klart at innblanding av syntetisk biofuel i ordinær jetfuel A1 vil bli sertifisert i løpet av 2011.

Avinor har gjennomført en rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten. NOU 2010:10 «Tilpassing til eit klima i endring» konkluderer for luftfart med at «Utvalgt sitt inntrykk er at arbeidet med klimatilpassing er godt prioritert og at sektoren har tilstrekkelege ressursar for å meistre utfordringa». Luftrommet og rullebanene overvåkes kontinuerlig, både fra kontrollentralene, tårnet på lufthavnen og ved friksjonsmålinger, slik at sannsynligheten for skade på liv og helse som følge av endrede klimatiske forhold antas å være meget begrenset.

5 flystøysonekart ble oppdatert i 2010. Med unntak av Oslo lufthavn, Gardemoen har nå alle lufthavnene hvor Avinor har kartleggingsansvar, fått oppdaterte flystøysonekart etter gjeldende retningslinje T-1442. Ny støyforskrift for Oslo lufthavn, Gardemoen trer i kraft 7. april 2011. Det er ikke utført nye støyisolasjonstiltak etter forurensningsforskriften i 2010. Den samlede flystøybelastningen rundt Oslo lufthavn gikk opp fra 2009 til 2010 med 0,4 dB, og trafikken økte ned 0,7 prosent.

Styret godkjenner Avinors miljørapport og viser til denne for mer utfyllende informasjon om konsernets miljøstatus og miljøarbeid. Rapporten er tilgjengelig på Avinors websider.

Personal og organisasjon

Per desember 2010 var det 2941 fast ansatte i konsernet. Samlet ble det utført 3074 årsverk av faste og midlertidige ansatte i 2010.

Sykefraværet var på 4,9 prosent i 2010, en reduksjon fra 5,3 prosent i 2009. Konsernets IA-mål er på 4,5 prosent. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør i 2010 1,2 prosent av totalfraværet mot 2,5 prosent i 2009.

Kvinneandelen i konsernet var på 20 prosent i 2010. Dette er en nedgang fra 2009 da kvinneandelen lå i underkant av 24 prosent. I konsernledelsen sitter per årsskiftet to kvinner og fem menn. Generelt er det en høyere kvinneandel i administrative stillinger. Gjennomsnittsalder i konsernet i 2010 var 45 år, som har vært uforandret de fire siste årene.

Ny styrings- og organisasjonsmodell for Avinor-konsernet ble innført 1. juni 2010. Modellen skal gi mer strategisk styring av konsernet, tydeliggjøre roller og ansvar mellom konsern, divisjoner, datterselskap og konsernfelles funksjoner. Samtidig skal det legges til rette for en mer kunderettet og forretningsorientert drift. Dette innebærer skjerpet resultat-, prestasjons- og målstyring av konsernets resultatenheter, tilpasset de ulike markeds- og driftsmessige forutsetninger som disse har.

Som arbeidsgiver vil Avinor jobbe målrettet for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Konsernet vedtok i 2010 en rekrutteringspolicy med målsetting om 40 prosent kvinneandel på nyansettelser. Mangfoldsarbeid i Avinor har som målsetting å forsterke ønskede holdninger og kultur, og skape et godt omdømme.

Konsernets helsefremmende arbeid og livsfaseorienterte personalpolitikk viser at tiltakene motiverer ansatte over 62 år til å stå lengre i arbeid. Dette bidrar til at konsernet beholder verdifull erfaring og kompetanse lenger. Det betyr også en reduksjon av konsernets samlede pensjonskostnader.

Årets AKAN-pris ble tildelt Avinor for aktiv satsing og anerkjennelse av et godt rusforebyggende arbeid.

Økonomi og finans

ØKONOMISKE RESULTATER KONSERNET

Konsernets resultat etter skatt i 2010 ble 1008,1 millioner kroner sammenlignet med 604,9 millioner kroner året før. Avkastning på investert kapital etter skatt (driftsmargin etter skatt multiplisert med gjennomsnittlig investert kapital) ble 7,15 prosent sammenlignet med 5,16 prosent året før. Økning i avkastning på investert kapital skyldes i hovedsak nedjustering av konsernets pensjonsforpliktelser som en følge av pensjonsreformen. Endringen har gitt en redusert pensjonskostnad på 312,0 millioner kroner i 2010. Uten denne engangseffekten, ville avkastning på investert kapital etter skatt vært 5,87 prosent i 2010.

Konsernets samlede driftsinntekter i 2010 utgjorde 7870,7 millioner kroner hvilket var 7,0 prosent høyere enn året før. Økningen er spesielt drevet av trafikkvekst og sterk kommersiell utvikling for de største flyplassene innenfor lufthavnvirksomheten. Totalt antall avreiste passasjerer (inklusive offshore) økte i 2010 med 4,3 prosent til 20,0 millioner. Antall avreiste flybevegelser økte kun med 0,7 prosent, og reflekterer et høyere antall passasjerer per flybevegelse. Oslo



Foto: Hans Fredrik Asbjørnsen

lufthavn, Gardermoen hadde en vekst i antall avreiste passasjerer i tredje og fjerde kvartal på henholdsvis 9,0 og 8,7 prosent, og endte på årsbasis med en økning på 5,2 prosent. Justert for effekten av vulkanutbruddet på Eyjafjallajökull i april, ville Oslo lufthavn, Gardermoenes trafikkvekst i 2010 vært i nivå 8 prosent. Innenfor lufthavndriften utgjorde kommersielle inntekter 51,3 prosent av totale driftsinntekter i 2010 (OSL 56,5 prosent), og økte i 2010 med 8,7 prosent. Disse inntektene bidrar til å holde luftfartsavgiftene overfor flyselskapene lå lave som mulig.

Samlede driftskostnader inklusive avskrivninger i 2010 utgjorde 6162,2 millioner kroner sammenlignet med 6163,7 millioner kroner i 2009. Kostnadene i 2010 er redusert med 312,0 millioner kroner i nedjustert pensjonsforpliktelse som en følge av pensjonsreformen. Justert for endrede pensjonsforpliktelser, økte lønn og andre personalkostnader med 2,1 prosent i 2010. Andre driftskostnader har økt med 3,6 prosent.

Driftsresultatet i 2010 ble 1744,8 millioner kroner, sammenlignet med 1183,4 millioner kroner for 2009. Justert for konserninterne transaksjoner og fordelinger, står Oslo lufthavn, Gardermoen for 2034,1 millioner kroner og divisjon store lufthavner for 803,9 millioner kroner. Resultatet fra disse lufthavnene går med til å finansiere det øvrige lufthavnet som hadde et samlet driftsunderskudd på

1200,8 millioner kroner.

Netto finansresultat utgjorde i 2010 minus 325,6 millioner kroner sammenlignet med minus 324,5 millioner kroner året før.

Årets skattekostnad utgjorde 411,1 millioner kroner som gir effektiv skattesats på 28,9 prosent. Den effektive skattesatsen er høyere enn 28 prosent på grunn av permanente forskjeller mellom resultatregnskapet og skatteregnskapet. Avinor fikk i Oslo tingrett i 2010 ikke medhold i at underskuddet på Svalbard lufthavn, Longyear kan trekkes fra i ordinær skattbar inntekt på fastlandet. Dommen er ikke anket. Ettersom lufthavnen i overskuelig framtid ikke kan påregnes å gå med overskudd, vil dette innebære en permanent forskjell.

KONTANTSTRØM OG KAPITALSTRUKTUR

Konsernet hadde i 2010 en netto positiv kontantstrøm på 152,1 millioner kroner, sammenlignet med en netto positiv kontantstrøm på 1365,1 millioner kroner i 2009. Endringen skyldes hovedsakelig at konsernet netto tok opp 1743,9 millioner kroner i ny gjeld i 2009, mens netto låneopptak i 2010 har vært 333,4 millioner kroner. Kontantstrømmen fra driftsaktiviteter økte med 5,5 prosent til 2403,5 millioner kroner, mens netto investeringer og renter utgjorde 2584,8 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrøms-effekt er belastede avskrivninger med 1090,1 millioner kroner.

Konsernets total kapital utgjør 23,4 milliarder kroner med en egenkapitalandel på 46,8 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler. I forbindelse med den opprinnelige utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen utgjør gjenstående gjeld til staten 5,6 milliarder kroner per 31. desember 2010. De aktuarmessige faktorene for beregning av konsernets pensjonsforpliktelse er basert på anbefalinger fra Norsk Regnskapsstiftelse. Bokført pensjonsforpliktelse har blitt redusert med 4,8 prosent til 1886,1 millioner kroner i hovedsak som en følge av endring i pensjonsordningen. Konsernet hadde ved årsskiftet en kortsiktig gjeld på 2326,6 millioner kroner og en likviditetsbeholdning på 1570,4 millioner kroner.

ØKONOMISKE RESULTATER AVINOR AS

Morselskapet hadde i 2010 et resultat etter skatt på 832,1 millioner kroner sammenlignet med 510,6 millioner kroner året før. Resultatendringen skyldes i hovedsak reduserte pensjonskostnader, samt økt konsernbidrag fra datterselskaper.

Driftsinntektene økte med 11,3 prosent til 4644,5 millioner kroner, mens driftskostnadene ble redusert med 0,4 prosent til 4434,6 millioner kroner. Driftsresultatet ble 229,1 millioner kroner sammenlignet med minus 290,0 millioner kroner i 2009.

Morselskapet hadde i 2010 en netto positiv kontantstrøm på 141,1 millioner kroner sammenlignet med 1371,9 millioner kroner i 2009. Netto investeringer utgjorde totalt 1216,0 millioner kroner. Resultatregnskapet er belastet med 541,4 millioner kroner i avskrivninger. Morselskapets total kapital utgjør 15,2 milliarder kroner. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler, infrastruktur, bygninger, kjøretøy og lignende.

FINANSIELL RISIKO

I tillegg til operasjonell risiko er Avinors virksomhet eksponert for risiko av politisk, regulatorisk, markedsmessig, finansiell og juridisk art. Operasjonelt er virksomheten sterkt fokusert på en sikker trafikkavvikling med detaljerte retningslinjer for, og aktiv håndtering av, tiltak som skal minimere risikoen for ulykker og alvorlige hendelser.

Avinors virksomhet er karakterisert av omfattende investeringer i anleggsmessig infrastruktur med et levetidsperspektiv på flere tiår. I tillegg krever operativ drift og beredskap regulerte bemanningsnivåer. Virksomheten er derfor preget av en høy andel faste kapasitetskostnader som i liten grad varierer med endringer i flytrafikken, og som ikke raskt lar seg tilpasse reduksjoner i trafikkvolumet. Konsernets resultat er derfor følsomt for trafikksvingninger, og det foreligger risiko for verdifall i forhold til konsernets balanseførte driftsmidler. Erfaringsmessig er det på lang sikt en høy korrelasjon mellom generell økonomisk utvikling (BNP) og etterspørsel etter flyreiser, mens det på kort sikt kan være store avvik.

Oslo lufthavn, Gardermoen står for om lag 50 prosent av konsernets

driftsinntekter og en vesentlig del av konsernets driftsresultat. Lufthavnen er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnet i Norge. Oslo lufthavn, Gardermoenes inntjening er eksponert for både konjunkturrendringer og konkurranse fra lufthavner utenfor Avinorsystemet.

Over 80 prosent av konsernets trafikkinntekter kommer fra de tre norske operatørene SAS, Norwegian og Widerøe. Konsernets inntjening er eksponert for eventuelle endringer i rutetilbud og produksjon hos disse selskapene. 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.

Inntekter fra kommersielle tilbud ved lufthavnene har en sentral og økende betydning for konsernets finansiering. Endringer i rammebetingelsene rundt disse vil ha en vesentlig negativ finansiell effekt.

Staten har definert Avinor som et selskap med sektorpolitiske mål. Dette innebærer blant annet at staten setter føringer for en rekke samfunnsplågte oppgaver inklusive drift av lokale lufthavner, beredskapsoppgaver og luftfartsavgifter. Avhengig av ulike politiske prioriteringer, kan dette forholdet medføre endringer knyttet til omfang og innretning av oppgavene.

Den regulatoriske aktiviteten nasjonalt og internasjonalt er økende med omfattende krav blant annet innenfor safety, security, luftfartsavgifter og sertifisering. Det forventes fortsatt stor aktivitet på det regulatoriske området. Initiativ fra EU-kommisjonen vil ha sterke føringer på valg av tekniske løsninger og fremtidig organisering av flysikringstjenesten i Europa.

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko knyttet til endringer i valutakurser, renter og kraftpriser. Konsernet har som policy ikke å ta vesentlig finansiell risiko, og skal kunne dekke sine betalingsforpliktelser ved forfall. Det benyttes terminkontrakter for å begrense valutarisiko og for å dekke deler av konsernets fremtidige kraftforbruk. Av konsernets gjeld er omlag halvparten statslån hvor renten er knyttet til gjennomsnittlig 5 års statsobligasjonsrenter de siste 5 år. En vesentlig del av låneporteføljen forøvrig har fast rente eller er rentesikret ved hjelp av finansielle instrumenter.

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

Det er etablert en avtale mellom Forsvaret og Avinor (Samarbeidsavtalen) som regulerer forholdet mellom de to aktørene fra og med 1.1.2010. Avtalen ble undertegnet 18.02.2011. Avtalen legger opp til at det etableres lokale avtaler og en flysikringsavtale mellom Forsvaret og Avinor innen seks måneder etter at Samarbeidsavtalen er underskrevet.

Videre arbeides det med problemstillinger knyttet til at det skal avholdes skjønn for å fastsette betaling for kjøp av rullebanearealene med mer på Flesland og Værnes lufthavner eller alternativt fastsette årlig bruksvederlag. Skjønn kan også bli aktuelt for fast-

settelse av vederlag for bruk av Forsvarets grunnareal på Andøya, Bardufoss og i Bodø. Det er stor usikkerhet knyttet til fastsettelsen av størrelsen på disse vederlagene.

Samtidig gjennomfører Forsvarsdepartementet en større utredning knyttet til valg av base for de nye kampflyene. Avinor er i den anledning gitt i oppdrag å beskrive konsekvensene for sivil luftfart av Forsvarets lokaliseringsalternativer.

FORTSATT DRIFT

Basert på prognoser og beregnet nåverdi av estimert fremtidig kontantstrøm, er årsregnskapet for 2010 utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift (jf §3-3 i regnskapsloven) For ytterligere detaljer refereres til note 6 i årsregnskapet.

FREMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Luftfarten er konjunkturavhengig og Avinors inntjening er følsom for svingninger i flytrafikken. Med bakgrunn i fortsatt økonomisk vekst, fortsatt internasjonalisering av næringslivet, økt kulturell samkvem, befolkningsvekst og innvandring, forventes det fortsatt en god vekst i flytrafikken og konsernets finansielle utvikling.

Avinor er inne i en finansielt god periode med høy inntektsvekst og styrket driftsmargin med god operativ drift. Konsernets kostnadsutvikling er under god kontroll.

Norsk flysikringstjeneste (kontrollsentraler, tårn og navigasjonstjeneste) står foran store internasjonale regulatoriske endringer. Dette vil innebære organisatoriske endringer og nødvendige kostnadmessige tilpasninger til det europeiske markedet.

Gjennom behov for utvidet kapasitet og forbedret kvalitet på flyterminaler, driftsbygg og andre flyoperative anlegg, er konsernet inne i et omfattende investeringsprogram. I første kvartal 2011 er det vedtatt å utvide terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn, Gardermoen til 28 millioner passasjerer og det er vedtatt et forprosjekt for ny terminal ved Bergen lufthavn, Flesland. Investeringsprogrammet vil bli finansiert fra løpende drift og ny ekstern finansiering.

Konsernets inntjening, investeringsplaner og øvrige finansielle rammebetingelser følges opp løpende.

Avinor er godt rustet organisatorisk og finansielt for å møte fremtidige krav og utfordringer.

Eierstyring og selskapsledelse

Avinor er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling, og er selskapets øverste myndighet. Avinor utstedte i 2009 obligasjoner som er notert på Oslo Børs. Styret legger vekt på at virksomhetsstyringen i konsernet skal følge Oslo Børs' anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. Prinsippene supplerer regjeringens fokusering på

eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling, men har i stedet fire representanter i styret. Alle styrets medlemmer velges for to år. Ved generalforsamling i 2010 utpekte eier Ola Mørkved Rinnan som ny styreleder i selskapet. Ut over dette ble det ingen endringer i eiers medlemmer til styret. Styret utpekte Dag Falk-Petersen som ny konsernsjef. Falk-Petersen tiltrådte stillingen 1. mars 2011. Bedriftsdemokratienemnda godkjente i 2009 søknad om konsernordning som innebærer at ansatte i Avinor AS og datterselskaper er valgbar til konsernstyret i selskapet. Ansatterepresentasjonen ble samtidig økt fra tre til fire personer etter avklaringer med eier. Styret er dermed sammensatt av seks aksjonærvalgte medlemmer og fire representanter som er valgt av og blant de ansatte. Kvinneandelen blant styrets medlemmer er 50 prosent.

Godtgjørelse til styret fastsettes av generalforsamlingen. Styret fastsetter konsernsjefens lønn.

Styrets og konsernsjefs ansvar og oppgaver er nedfelt i styrevedtatt styreinstruks og instruks for konsernsjef. Instruksene gjennomgås og oppdateres ved endringer i relevant regelverk og ellers etter behov. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid med særlig vekt på mål, kontroll, strategi og gjennomføring.

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra styret. Revisor deltar i styrets behandling av årsregnskapet. Konsernet har en intern revisjon som arbeider etter styregodkjent revisjonsplan. Revisjonsplanen oppdateres som et minimum en gang per år, og det gis minimum halvårlige rapporteringer til styret over intern revisjonens observasjoner og funn. Styret etablerte revisjonsutvalg i første halvår 2010. Utvalget skal være saksforberedende organ for styret og støtte styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring.

Konsernets datterselskaper har egne styre som består av konserninterne ledere og ansatte. Oppnevning av styre og styrets arbeid i datterselskaper skal skje i henhold til konsernets prinsipper for god eierstyring.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte: 504,0 millioner kroner
Til annen egenkapital: 6,1 millioner kroner

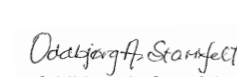
Med bakgrunn i årsregnskapet avgis det konsernbidrag til datterselskaper med 26,3 millioner kroner. Fri egenkapital per 31. desember 2010 var 2118,0 millioner kroner.


Selskapet fortsatte en god utvikling innenfor flysikkerhet og løpende drift i 2010. Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats gjennom året.

Oslo, 31. mars 2011


Ola Mørkved Rinnan
Styrets leder


Kristin Vangdal
Nestleder

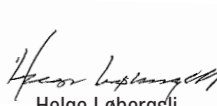

Oddbjørg A. Starrfelt


Petter Jansen


Marianne Njåstein


Dag Hårstad


Christian Berge


Helge Løbergli


Ingrid Synnøve Brøndryen


Torunn Sneltevdal


Dag Falk-Petersen
Konsernsjef





SAMMEN FOR FRAMTIDENS LUFTFART

Om Avinor

Avinor bidrar til at rundt 40 millioner flypassasjerer kan reise til og fra selskapets 46 lufthavner på en sikker og effektiv måte. 3000 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Dette inkluderer tårn og kontrollsentraler, bakketjeneste og utvikling av servicetilbud ved lufthavnene. Oslo Lufthavn AS er heleid datterselskap, og OSL har alene en årlig trafikk på rundt 20 millioner passasjerer. Avinor er et statlig aksjeselskap og finansieres gjennom luftfartsavgifter og salg på lufthavnene.

Verdier og etikk

Avinor skal legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. «Sammen for framtidens luftfart» er selskapets visjon. Avinor har valgt adferdsverdiene: åpen, ansvarlig og handlekraftig. Som omdømmeverdier gjelder: sikker og punktlig, drivkraft i norsk luftfart, verdiskapende tjenester.

Samfunnsnytte

Luftfarten er av større betydning i Norge enn i de fleste andre land, og Avinors posisjon er på mange måter unik. Den gode dekningen av flyplasser utover landet medvirker til at to av tre innbyggere har tilgang til en flyplass innenfor en times reise. Mellom 60 – 65 000 arbeider innenfor luftfarten. En av Avinors oppgaver er å bidra til å styrke landets konkurransevne, og næringsutvikling krever et godt reisetilbud. Avinor legger vekt på et nært samarbeid med myndigheter, regioner og næringsliv. Luftfarten er også en forutsetning for at landsomfattende kultur- og sportsaktiviteten kan finne sted. For at posten kommer raskt fram og for effektiv distribusjon av vitale reservedeler til industrien. Luftfarten er dessuten av stor betydning for globalisering av næringslivet.

Flyselskapene er Avinors samarbeidspartnere og kunder, som samarbeider om å gi passasjerene en god reiseopplevelse. En målsetting for Avinor er å være i den beste tredjedelen i Europa på punktlighet, effektivitet og service.



RESULTATREGNSKAP

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
2009	2010			2010	2009
		Driftsinntekter			
2 588,5	2 751,1	Trafikkinntekter	5,23	4 319,2	4 087,7
1 168,5	1 322,4	Salgs- og leieinntekter	5,23	3 542,1	3 259,8
413,8	571,0	Andre driftsinntekter		9,5	8,0
4 170,8	4 644,5	Sum driftsinntekter		7 870,8	7 355,5
		Driftskostnader			
40,9	117,0	Varekostnader		160,6	82,7
2 274,6	2 068,2	Lønn og andre personalkostnader	24	2 434,7	2 690,2
493,3	541,4	Av- og nedskrivninger	6,7	1 090,1	999,9
1 642,9	1 708,0	Andre driftskostnader	25	2 476,8	2 390,9
4 451,7	4 434,6	Sum driftskostnader før verdiendringer og andre tap/gevinster, netto		6 162,2	6 163,7
-280,9	209,9	Resultat før verdiendringer og andre tap/gevinster, netto		1 708,6	1 191,8
-9,1	19,2	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto	10,26	36,2	-8,4
-290,0	229,1	Driftsresultat		1 744,8	1 183,4
1 117,8	1 037,8	Finansinntekter	10,27	42,2	38,4
100,4	92,9	Finanskostnader	10,27	367,8	362,9
1 017,4	944,9	Finansresultat		-325,6	-324,5
727,4	1 174,0	Resultat før skattekostnad		1 419,2	858,9
216,8	341,9	Skattekostnad	18	411,1	254,0
510,6	832,1	ÅRSRESULTAT		1 008,1	604,9
		Tilordnet:			
510,6	832,1	Aksjonær		1 008,1	604,9

UTVIDET RESULTATREGNSKAP

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
2009	2010			2010	2009
510,6	832,1	Årsresultat		1 008,1	604,9
		<i>Utvidet resultat</i>			
315,0	-180,3	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	20	-134,7	294,1
-89,9	50,5	Skatteeffekt		37,8	-84,0
9,2	-5,2	Kontantstrømsikring	10	-32,0	15,8
-2,7	1,5	Skatteeffekt		9,0	-4,5
231,7	-133,6	Sum utvidet resultat etter skatt		-120,0	221,4
742,3	698,5	Årets totalresultat		888,1	826,3
		Tilordnet			
742,3	698,5	Aksjonær		888,1	826,3

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Avinor AS	Beløp i MNOK	Aksjekapital	Annen egenkapital ikke resultat-ført	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.2009		5 400,1	-27,8	2 666,9	8 039,2
Årsresultat				510,6	510,6
<i>Utvidet resultatregnskap:</i>					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse			315,0		315,0
Skatteeffekt			-89,9		-89,9
Kontantstrømsikring			9,2		9,2
Skatteeffekt			-2,7		-2,7
Årests totalresultat		0,0	231,7	510,6	742,3
<i>Transaksjoner med eierne:</i>					
Utbytte for 2008				0,0	0,0
Sum transaksjoner med eierne		0,0	0,0	0,0	0,0
Egenkapital 31.12.2009		5 400,1	203,9	3 177,5	8 781,5
Årsresultat				832,1	832,1
<i>Utvidet resultatregnskap:</i>					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse			-180,3		-180,3
Skatteeffekt			50,5		50,5
Kontantstrømsikring			-5,2		-5,2
Skatteeffekt			1,5		1,5
Årests totalresultat		0,0	-133,6	832,1	698,5
<i>Transaksjoner med eierne:</i>					
Utbytte for 2009				0,0	0,0
Sum transaksjoner med eierne		0,0	0,0	0,0	0,0
Egenkapital 31.12.2010		5 400,1	70,3	4 009,6	9 480,0

Avinor konsern	Beløp i MNOK	Aksjekapital	Annen egenkapital ikke resultat-ført	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.2009		5 400,1	-5,9	3 890,4	9 284,6
Årsresultat				604,9	604,9
<i>Utvidet resultatregnskap:</i>					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse			294,1		294,1
Skatteeffekt			-84,0		-84,0
Kontantstrømsikring			15,8		15,8
Skatteeffekt			-4,5		-4,5
Årests totalresultat		0,0	221,4	604,9	826,3
<i>Transaksjoner med eierne:</i>					
Utbytte for 2008				0,0	0,0
Sum transaksjoner med eierne		0,0	0,0	0,0	0,0
Egenkapital 31.12.2009		5 400,1	215,5	4 495,3	10 110,9
Årsresultat				1 008,1	1 008,1
<i>Utvidet resultatregnskap:</i>					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse			-134,7		-134,7
Skatteeffekt			37,8		37,8
Kontantstrømsikring			-32,0		-32,0
Skatteeffekt			9,0		9,0
Årests totalresultat		0,0	-120,0	1 008,1	888,1
<i>Transaksjoner med eierne:</i>					
Utbytte for 2009				0,0	0,0
Sum transaksjoner med eierne		0,0	0,0	0,0	0,0
Egenkapital 31.12.2010		5 400,1	95,5	5 503,4	10 999,0

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
2009	2010			2010	2009
Kontantstrømmer fra driften					
409,8	691,0	Kontantstrømmer fra driften*		2 553,5	2 631,8
-226,4	-136,1	Betalte skatter		-150,0	-355,6
183,4	554,9	Netto kontantstrøm fra driften		2 403,5	2 276,2
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter					
-1 295,1	-1 269,8	Investering i varige driftsmidler	6,7	-2 176,7	-2 378,1
-9,9	0,0	Konserninterne investeringer		0,0	0,0
150,0	50,0	Offentlig tilskudd		50,0	150,0
4,2	3,7	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse		4,9	5,8
0,1	0,1	Endring i andre investeringer		0,2	0,7
-1 150,7	-1 216,0	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 121,6	-2 221,6
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter					
2 300,0	10,0	Opptak av gjeld		395,0	2 594,0
-803,4	-4,7	Nedbetaling av gjeld		-61,6	-850,1
-60,0	0,0	Konserninterne utlån		0,0	0,0
-58,8	-109,1	Betalte renter		-463,2	-433,4
961,4	906,0	Netto konsernbidrag/utbytte		0,0	0,0
2 339,2	802,2	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-129,8	1 310,5
1 371,9	141,1	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter		152,1	1 365,1
-17,6	1 354,3	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1	14	1 418,3	53,2
1 354,3	1 495,4	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12		1 570,4	1 418,3
Kontantstrømmer fra driften*					
727,4	1 174,0	Resultat før skatt		1 419,2	858,9
493,3	541,4	Ordinære avskrivninger		1 090,1	999,9
0,0	19,5	Tap/gevinst anleggsmidler		21,8	0,0
-31,2	-13,6	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)		-21,0	-27,9
122,0	-113,4	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-129,4	92,5
63,7	-201,6	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger		-231,1	100,3
243,0	70,0	Endringer i andre tidsavgrensingsposter		403,9	608,1
-1 208,4	-785,3	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		0,0	0,0
409,8	691,0	Kontantstrøm fra driften		2 553,5	2 631,8
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av					
4,2	23,2	Balanseført verdi		26,7	5,8
0,0	-19,5	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler		-21,8	0,0
4,2	3,7	Vederlag ved avgang varige driftsmidler		4,9	5,8

NOTER

Note 1: Generell informasjon

Avinor AS og dets datterselskaper (samlet konsernet) skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under foretakets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavn-områdene. Avinor konsernet har hovedkontor i Oslo.

REGNSKAPET FOR 2010

Konsernregnskapet for 2010 ble vedtatt av styret den 31. mars 2011. Styret foreslo MNOK 504,0 i utbytte.

Note 2: Sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet. Disse prinsippene er benyttet på samme måte i alle perioder som er presentert, dersom ikke annet fremgår av beskrivelsen.

2.1. BASISPRINSIPPER

Konsernregnskapet til Avinor er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU.

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med følgende modifikasjoner: Finansielle derivater samt finansielle eiendeler og forpliktelser er delvis vurdert til virkelig verdi dels ført over resultatet, dels ført direkte mot egenkapital.

Hele virksomheten til Avinor er definert som en kontantstrømgenererende enhet (CGU). Avinors økonomimodell bygger på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomhetsområder (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det klart uttrykt en målsetning om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og til å holde avgiftsnivået nede. Med dette utgangspunktet vurderer Avinor at en løsning hvor hele konsernets virksomhet vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystemet), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av virksomheten.

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

Nye og endrede standarder og fortolkninger til eksisterende standarder tatt i bruk av konsernet, men som ikke har påvirkning på regnskapet på nåværende tidspunkt.

IFRS 3 Virksomhetssammenslutninger (revidert)

Oppkjøpsmetoden for virksomhetssammenslutninger har blitt vesentlig endret. For eksempel skal alle vederlag ved kjøp av virksomhet regnskapsføres til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Betingede vederlag klassifiseres normalt som gjeld og etterfølgende verdiendringer resultatføres. Konsernet kan for hvert enkelt oppkjøp velge om eventuelle ikke-kontrollerende interesser i det oppkjøpte selskapet skal måles til virkelig verdi eller kun til andel av nettoeiendelene eksklusive goodwill. Alle transaksjonskostnader skal resultatføres. Standarden anvendes for oppkjøp der oppkjøpstidspunktet er etter 1. januar 2010.

IAS 38 Immaterielle eiendeler (endret)

Standarden er endret for å presisere regnskapsføringen av immaterielle eiendeler anskaffet ved virksomhetssammenslutninger som er tett knyttet til øvrige eiendeler eller som gjelder flere immaterielle eiendeler som er nært knyttet sammen.

IFRIC 18 Overføring av eiendeler fra kunder.

Fortolkningen gir veiledning for regnskapsføring av eiendom, anlegg og utstyr eller ett kontantbeløp som mottas fra kunde og som skal benyttes til å knytte kunden til ett nettverk eller til å gi kunden løpene tilgang til varer og tjenester. Motatt eiendel balanseføres til virkelig verdi dersom definisjonen av eiendel er oppfylt, og inntekten periodiseres i henhold til når de separate tjenestene leveres.

2.2. KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Datterselskaper

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har bestemmende innflytelse over. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Avinor AS eier per 31.12.2010 alle datterselskaper 100 prosent. Konserninterne transaksjoner, mellomværende og urealisert fortjeneste mellom konsernselskaper elimineres. Regnskapsprinsipper i datterselskaper endres når dette er nødvendig for å oppnå samsvar med konsernets regnskapsprinsipper.

Tilknyttede selskaper

Konsernregnskapet inkluderer tilknyttede selskaper der konsernet har betydelig innflytelse, men ikke kontroll. Betydelig innflytelse foreligger normalt for investeringer der konsernet har mellom 20 og 50 prosent av stemmeberettiget kapital. Konsernets andel av over- eller underskudd i tilknyttede selskaper resultatføres og tillegges balanseført verdi av investeringene sammen med andel av ikke resultatførte egenkapitalendringer.

Konsernets andel av urealisert fortjeneste på transaksjoner mellom konsernet og dets tilknyttede selskaper elimineres. Det samme gjelder for urealisert tap.

2.3. SEGMENTINFORMASJON

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

2.4. OMRÆGNING AV UTENLANDSK VALUTA

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet med unntak av inntekter knyttet til undervisavgiften som omregnes til avtalt kurs. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på balanse-tidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden. Konsernets funksjonelle valuta er NOK.

Valutagevinster og -tap knyttet til fordringer, gjeld, kontanter og kontantekvivalenter er vurdert til å være driftsrelaterte og er klassifisert som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto".

2.5. VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres første gang til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet. Anskaffelseskost kan også omfatte gevinster eller tap overført fra egenkapital, som skyldes sikring av kontantstrøm i utenlandsk valuta ved kjøp av driftsmidler.

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

Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres fram til eiendelen er klar til påtenkt bruk. Tomter og boliger avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost, eller revaluert verdi, avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

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

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

Varige driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare eiendelenes balanseførte verdi. En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi. Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke-finansielle eiendeler.

2.6. IMMATERIELLE EIENDELER

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til kost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til kost redusert for eventuell av- og nedskrivning.

Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader til flyveledersystemer (se note 7), kostnadsføres løpende.

Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjon på dette. Avskrivningsmetode og -periode vurderes minst årlig. Endringer i avskrivningsmetode og/eller periode behandles som estimatendring.

Programvare

Utgifter knyttet til kjøp av nye EDB-program er balanseført som en immateriell eiendel, om disse utgiftene ikke er en del av anskaffelseskostnaden til hardware. Programvare avskrives normalt lineært over 5 år. Utgifter pådratt som følge av å vedlikeholde eller opprettholde fremtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den fremtidige økonomiske nytte av programvaren.

2.7. LEIEAVTALER

(i) Konsernet som leietaker

Finansielle leieavtaler

Leieavtaler hvor konsernet overtar den vesentlige del av risiko og avkastning som er forbundet med eierskap av eiendelen er finansielle leieavtaler. Omsetningsbaserte leieavtaler kostnadsføres løpende.

Operasjonelle leieavtaler:

Leieavtaler hvor det vesentligste av risiko og avkastning som er forbundet med eierskap av eiendelen ikke er overført klassifiseres som operasjonelle leieavtaler. Leiebetalinger klassifiseres som driftskostnad og resultatføres lineært over kontraktperioden.

(ii) Konsernet som utleier

Operasjonelle leieavtaler:

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

2.8. OFFENTLIGE TILSKUDD

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene, og tilskuddene vil bli mottatt. Regnskapsføring av driftstilskudd innregnes på en systematisk måte over tilskuddsperioden. Tilskuddene føres til fradrag i den kostnad som tilskuddet er ment å dekke. Investeringstilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringstilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi.

2.9. VERDIFALL PÅ IKKE-FINANSIELLE EIENDELER

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi. Denne vurderingen skjer med basis i at hele virksomheten til Avinor er definert som en kontantstrømgenererende enhet (CGU). En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og estimert virkelig verdi.

2.10. AKSJER I DATTERSLSKAP

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til virkelig verdi og klassifiseres som langsiktige. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

2.11. FINANSIELLE EIENDELER

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier:

1. Til virkelig verdi over resultatet.
 2. Lån og fordringer.
- Klassifiseringen avhenger av hensikten med eiendelen. Ledelsen klassifiserer finansielle eiendeler ved anskaffelse.

2.11.1. Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

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

2.11.2. Lån og fordringer

Lån og fordringer er finansielle eiendeler som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle eiendelene omsettes ikke i et aktivt marked. De klassifiseres som omløpsmidler, med mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som anleggsmidler. Lån og fordringer klassifiseres som "kundeordringer og andre fordringer" i balansen.

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

2.12. DERIVATER OG SIKRING

Derivater balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås, og deretter løpende til virkelig verdi. Regnskapsføringen av tilhørende

gevinster og tap avhenger av hvorvidt derivatet er utpekt som et sikringsinstrument, og hvis dette er tilfelle, typen av sikring. Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

- (1) en sikring av virkelig verdi av en balanseført eiendel, forpliktelse eller ikke regnskapsført bindende tilsagn (virkelig verdi sikring) eller
- (2) en sikring av en balanseført eiendel, forpliktelse eller svært sannsynlig fremtidig transaksjon (kontantstrømsikring)

Ved begynnelsen av sikringstransaksjonen dokumenterer konsernet sammenhengen mellom sikringsinstrumentene og sikringsobjektene, formålet med risikostyringen og strategien bak de forskjellige sikringstransaksjonene. Konsernet dokumenterer også hvorvidt derivatene som benyttes er effektive i å utligne endringene i virkelig verdi eller kontantstrøm knyttet til sikringsobjektene. Slike vurderinger dokumenteres både ved ved sikringens begynnelse og løpende i sikringsperioden.

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

Konsernet definerer som hovedregel sine derivater knyttet til innlån som sikringsderivat, og benytter seg derfor som hovedregel av sikringsbokføring når det gjelder disse lånene.

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

Endringer i virkelig verdi på derivater som ikke kvalifiserer for sikringsbokføring resultatføres som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto" eller som "Finanskostnader" netto i Avinor-konsernet avhengig av om derivatet er knyttet til drift eller finans.

2.12.1. Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringen i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse. Virkelig verdi sikring benyttes kun til sikring av fastrentelån. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under "Finanskostnader".

Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under "Finanskostnader".

2.12.2. Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som designeres og kvalifiserer som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som "Finanskostnader" netto.

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet i den perioden som den sikrede forpliktelsen eller planlagte transaksjoner påvirker resultatregnskapet (for eksempel når det planlagte salget finner sted). Gevinsten eller tapet som knytter seg til den effektive del av rentebytteavtalen som sikrer flytende rente lån resultatføres under "Finanskostnader". Når et sikringsinstrument utløper eller selges, eller når en sikring ikke lenger tilfredsstiller kriteriene for sikringsbokføring, forblir samlet gevinst eller tap ført over utvidet resultat i egenkapitalen og blir omklassifisert

til resultatet samtidig med at den planlagte transaksjonen blir resultatført. Hvis en planlagt transaksjon ikke lenger forventes å inntreffe, omklassifiseres balanseført beløp i egenkapitalen umiddelbart til resultatregnskapet.

2.13. FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier:

1. Til virkelig verdi over resultatet.
 2. Andre finansielle forpliktelser.
- Klassifiseringen avhenger av av hensikten med forpliktelsen. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

2.13.1 Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultatet

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi består av finansielle derivater med negativ markedsverdi. Forpliktelser i denne kategorien klassifiseres som kortsiktig gjeld hvis de forventes å forfalle innen 12 måneder etter balansedagen.

2.13.2. Andre finansielle forpliktelser

Andre finansielle forpliktelser er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

2.14. FERDIGVARER

Innkjøpte varer for videresalg regnskapsføres til det laveste av anskaffelseskost og netto salgspris. Beholdningen vurderes etter FIFO-prinsippet.

2.15. KUNDEFORDRINGER

Kundefordringer måles ved første gangs balanseføring til virkelig verdi. Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden, fratrukket avsetning for innruffet tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at konsernet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser. Vesentlige økonomiske problemer hos kunden, sannsynligheten for at kunden vil gå konkurs eller gjennomgå økonomisk restrukturering og utsettelse og mangler ved betalinger (forfalt med mer enn 60 dager) anses som indikatorer på at kundefordringene må nedskrives.

Avsetningen utgjør forskjellen mellom pålydende og gjenvinnbart beløp, som er nåverdien av forventede kontantstrømmer, diskontert med opprinnelig effektiv rente. Bokført verdi av kundefordringene reduseres ved bruk av en avsetningskonto, endringer i avsetningen resultatføres som driftskostnader. Når en kundefordring er tapt, blir den ført mot avsetningskontoen for tap på fordringer. Eventuelle senere innbetalinger på tidligere tapsførte fordringer resultatføres som driftskostnader.

2.16. KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Kontanter og kontantekvivalenter består av kontanter, bankinnskudd, og trekk på kassekreditt.

2.17. AKSJEKAPITAL OG OVERKURS

Ordinære aksjer klassifiseres som egenkapital.

2.18. LEVERANDØRGJELD

Leverandørgjeld måles til virkelig verdi ved første gangs balanseføring. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

2.19. LÅN

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente, med unntak av lån sikret ved virkelig verdi sikring som regnskapsføres til virkelig verdi også i etterfølgende perioder. Lån klassifiseres som kortsiktig gjeld med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betaling av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato.

2.20. BETALBAR OG UTSATT SKATT

Skattekostnaden for perioden består av betalbar skatt og utsatt skatt. Skatt blir resultatført bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen. Hvis dette er tilfelle, blir skatten også ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier på eiendeler og gjeld, ved bruk av gjeldsmetoden. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skattelover som er vedtatt eller i det alt vesentlige er vedtatt på balansedagen, og som antas å skulle benyttes når den utsatte skattefordelen realiseres eller når den utsatte skatten gjøres opp. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot framtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

2.21. PENSJONSFORPLIKTELSE OG ANDRE KOMPENSASJONSORDNINGER

Pensjon

Pensjonsordningene er generelt finansiert gjennom innbetalinger til Statens Pensjonskasse, fastsatt basert på periodiske aktuarberegninger. Konsernet har en ytelsesbasert pensjonsordning. En ytelsesplan er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

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

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

En endring av ytelsene som er henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres.

Pensjonsordningen er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til bokført verdi.

Ventelønn

Fram til 31.12.2005 hadde ansatte rett til ventelønn etter tjenestemannsloven ved oppsigelse, uten egen skyld. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ventelønn er definert som nåverdien av de definerte ytelsene på balansedatoen.

2.22. AVSETNINGER

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som en følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

2.23. INNTEKTSFØRING

Inntekter ved salg av tjenester vurderes til virkelig verdi, netto etter fradrag for merverdiavgift, returer, rabatter og avslag. Konserninternt salg elimineres. Inntekter resultatføres som følger (konsernets inntekter kommer i hovedsak fra luftfartsavgifter og utleie av eiendom):

2.23.1. Salg av luftfarts- og eiendomstjenester

Salg av tjenester resultatføres i den perioden tjenesten utføres. Inntekter ved utleie av fast eiendom resultatføres over leieavtalens løpetid. Inntekt ved salg av eiendom resultatføres i den periode risiko og kontroll er overført til kjøper. Som hovedregel innebærer dette at inntekten anses opptjent på overtakelsestidspunktet.

2.23.2. Inntekt fra utbytte

Utbytteinntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

2.24. UTBYTTE

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonær klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

2.25. HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

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

Note 3: Finansielle risikofaktorer

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

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

MARKEDSRISIKO

(i) Valutarisiko

Konsernet og Avinor AS er eksponert for valutavsvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet og Avinor AS er hovedsakelig eksponert mot EUR.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko gjennom underveisavgiften. Avinor har risikoen forbundet med overføring av inntektene til Norge. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges forward i den grad de ikke skal brukes til direkte valutautbetalinger i egen kontantstrøm. Konsernet har også valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta. Som hovedprinsipp gjennomføres det sikring av transaksjonsrisiko for kontrakter i utenlandsk valuta som tilsvarer mer enn MNOK 2. Normalt gjøres ikke slike sikringer med løpetid utover 3 år.

(ii) Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 17). Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået.

Formålet med konsernets styring av renterisiko er å holde volatiliteten på rentekostnadene innenfor akseptable rammer. Konsernets strategi er at konsernet skal ha maksimalt 75 prosent av totale lån (eksklusive fastrentedelen av statslån) og framtidige lån knyttet til styregodkjente prosjekter til flytende rente og maksimalt 75 prosent til fast rente. Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteeksponering. Per 31.12.2010 er alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 54 prosent langsiktig NIBOR-basert gjeld til fast rente. Medregnes fastrentedelen av statslånet har konsernet en fastrenteandel på den langsiktige gjelden på 82 prosent.

Per 31.12.2010 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 1.216 (2009: MNOK 1.200) der konsernet mottar en variabel NIBOR rente og betaler en fast rente på 5,08 prosent av pålydende og MNOK 425 (2009: MNOK 425) der konsernet mottar en fast rente på 5,77 prosent og betaler en flytende rente på 6 måneder NIBOR +1,95 prosent. Renteswappene benyttes til å sikre seg mot resultatavsvingninger som følge av endringer i rentenivået. De sikrede lånene og renteswapavtalene har like betingelser.

Alle renteswapper er økonomisk sikring for enten virkelig verdi eller kontantstrøm. Alle renteswapper er balanseført til virkelig verdi. Følgende tabell viser konsernets sensitivitet for potensielle endringer i rentenivået. Beregningen hensyntar alle rentederivater.

Avinor konsern	Endring i rentenivået i basispunkter	Effekt på resultat før skatt (MNOK)	Effekt på egenkapitalen (MNOK)
2010	+50	-5,2	20,0
	-50	5,3	-20,9
2009	+50	-6,5	17,1
	-50	6,6	-18,0

Avinor AS	Endring i rentenivået i basispunkter	Effekt på resultat før skatt (MNOK)	Effekt på egenkapitalen (MNOK)
2010	+50	-5,9	-0,6
	-50	6,0	0,5
2009	+50	-7,4	1,3
	-50	7,7	1,3

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31. desember 2010 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 5,2 (2009: MNOK 6,5).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger	2010 (%)	2009 (%)
Kassekreditt	IA	IA
Statslån	4,09	4,25
Obligasjonslån	5,87	5,38
Banklån	5,51	5,01

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2010 på MNOK 1.500,0 (2009: MNOK 1500,0) ut over trekk på kassekreditt med MNOK 0,0 (2009: MNOK 0,0).

(iii) Kraftpriserisiko

Avinor er forbruker av elektrisk kraft. Det er inngått finansielle kontrakter via Nord Pool for å sikre deler av kraftforbruket. Per 31.12.2010 er det inngått kontrakter som dekker det meste av forventet forbruk i 2011. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i Euro. Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK 30,0 (2009: MNOK 3,7) basert på valutakurs pr årsslutt.

Sensivitetsanalyse per 31.12.10

Avinor konsern	Markedspris 31.12.10	Effekt resultat før skatt (MNOK) ved 20 % endring i kraftpris
	30,0	31,3

Avinor AS	Markedspris 31.12.10	Effekt resultat før skatt (MNOK) ved 20 % endring i kraftpris
	17,7	18,8

KREDITTRISIKO

Konsernet har i det vesentlige kreditt risiko knyttet til flyselskaper og luftfartsrelaterte næringer.

Konsernet har kreditt risiko knyttet til tre vesentlige kunder. Det har ikke vært problemer med oppgjør fra disse kundene (se nedenfor).

Konsernet vurderer at det er middels risiko at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser.

Konsernet har retningslinjer for å påse at kreditt som regel kun gis til kunder som ikke har hatt vesentlige problemer med betaling tidligere.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparters gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balanseført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motparten i derivathandelen normalt er banker og kraftbørsen, anses kreditt risikoen knyttet til derivater for å være liten. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler (se note 13). Konsernet har ingen vesentlig forfalte kundefordringer (se note 13).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer og konserninterne fordringer:

Kreditt risiko i finansielle instrumenter som ikke er forfalt eller som ikke har vært gjenstand for nedskrivning, kan vurderes ved bruk av eksterne kredittvurderinger (hvis tilgjengelig) eller historisk informasjon om brudd på kredittbetingelser.

Klassifisering av historisk informasjon (kundefordringer som ikke har vært gjenstand for nedskrivning):

* Gruppe 1 - nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)

* Gruppe 2 - eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.

* Gruppe 3 - eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser. Alle tilgodehevender har blitt betalt fullt ut etter bruddene.

Alle konserninterne fordringer og det alt vesentligste av eksterne kundefordringer klassifiseres i gruppe 2.

Ingen finansielle eiendeler har blitt reforhandlet i løpet av siste regnskapsår. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt og ikke blitt nedskrevet.

LIKVIDITETSRISIKO

Likviditetsrisiko er risikoen for at konsernet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller. Konsernets strategi for å håndtere likviditetsrisiko er å ha tilstrekkelig med likvider til enhver tid for å kunne innfri sine finansielle forpliktelser ved forfall, både under normale og ekstraordinære omstendigheter, uten å risikere uakseptable tap. Ubenyttede kredittmuligheter er omtalt i note 14.

Følgende tabell viser en oversikt over forfallsstrukturen for konsernets finansielle forpliktelser, basert på udiskonterte kontraktuelle betalinger. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betaling kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelser kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i første kolonne (under 1 måned):

Avinor konsern	Gjenværende periode					Totalt
	Under 1 måned	1–3 måneder	3–12 måneder	1–5 år	Mer enn 5 år	
31.12.10						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån*	10,4	24,2	826,3	4 491,1	5 902,0	11 254,0
Andre forpliktelser	1,9	3,5	14,4	18,2	5,4	43,4
Leverandørgjeld	252,7	216,5	0,0	0,0	0,0	469,2

31.12.09

Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån*	0,0	22,8	389,8	4 324,8	6 180,8	10 918,3
Andre forpliktelser	2,4	4,8	16,0	23,8	9,0	56,0
Leverandørgjeld	282,0	228,1	0,0	0,0	0,0	510,1

* inklusive derivater

Avinor AS	Gjenværende periode					Totalt
	Under 1 måned	1–3 måneder	3–12 måneder	1–5 år	Mer enn 5 år	
31.12.10						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån*	0,0	2,6	92,0	1 379,3	426,2	1 900,1
Andre forpliktelser	1,8	3,3	13,7	17,4	5,4	41,6
Leverandørgjeld	156,0	134,3	0,0	0,0	0,0	290,3

31.12.09

Rentebærende stats- og banklån	0,0	2,8	71,3	1 413,8	426,4	1 914,3
Andre forpliktelser	2,4	4,8	16,0	23,7	9,0	55,9
Leverandørgjeld	175,8	163,1	0,0	0,0	0,0	338,9

* inklusive derivater

Se note 17 for informasjon om langsiktige lån.

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert over, vil konsernet ha behov for finansiering av ny terminal på Gardermoen. De neste 7-8 årene vil konsernet ha behov for brutto finansiering i størrelsesorden MNOK 15. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert over, bygging av ny terminal på Gardermoen og andre planlagte investeringsaktiviteter.

ANDRE NOTEOPPLYSNINGER

Virkelig verdi av derivater som er utpekt som sikringsinstrumenter er regnskapsført som andre omløpsmidler/annen kortsiktig gjeld eller andre langsiktige eiendeler/annen langsiktig gjeld avhengig av forfallstidspunktet til det tilhørende sikringsobjektet.

Renteswappene har en løpetid mellom 0,5 og 10 år.

KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL

Hovedformålet for konsernets forvaltning av kapitalstrukturen er å sikre at konsernets forretningsmessige hovedmål nås innenfor forsvarlige finansielle rammer. De overordnede finansielle styringsmål (forsvarlige finansielle rammer) er følgende:

1. Avkastning på investert kapital: 7,6 prosent
2. Egenkapitalandel: 40 prosent
3. Verdjustert egenkapital minimum lik bokført egenkapital

Konsernet forvalter sin kapitalstruktur, og gjør nødvendige endringer i den, basert på en løpende vurdering av de økonomiske forhold virksomheten drives under, og de utsikter man ser på kort og mellomlang sikt. Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital. Inngåtte avtaler knyttet til trekkrettighet og obligasjonslån krever at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av brutto rentebærende gjeld og egenkapital. Vedtektenes §11 stiller følgende begrensning i finansieringen: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke kan underskride 40 prosent av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital.

Netto rentebærende gjeld er definert som rentebærende gjeld (kort og lang) og leverandørgjeld minus kontanter.

Egenkapital omfatter innskutt og opptjent egenkapital.

Avinor konsern	2010	2009
Rentebærende gjeld	8 644,5	8 300,0
Kontanter	-1 570,4	-1 418,3
Netto gjeld	7 074,1	6 881,7
Egenkapital	10 999,0	10 110,9
Sum EK og netto gjeld	18 073,1	16 992,6
Gjeldsgrad	39,1 %	40,5 %
EK andel	60,9 %	59,5 %
Avinor AS	2010	2009
Rentebærende gjeld	1 589,4	1 572,9
Kontanter	-1 495,4	-1 354,3
Netto gjeld	94,0	218,6
Egenkapital	9 480,0	8 781,5
Sum EK og netto gjeld	9 574,0	9 000,1
Gjeldsgrad	1,0 %	2,4 %
EK andel	99,0 %	97,6 %

Samferdselsdepartementet har i St.meld.nr.48 (2008-2009) vurdert avkastningskravet og konkludert med at de vil utrede kravet nærmere. Tidligere avkastningskrav fra eier var 6,45 prosent etter skatt, jf. St.meld.nr.15 (2006 - 2007).

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av valuta terminkontrakter er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen. For alle ovennevnte derivater er virkelig verdi bekreftet av den finansinstitusjon som selskapet har inngått avtalene med. Følgende av selskapets finansielle instrumenter er ikke verdsett til virkelig verdi: kontanter og kontantekvivalenter, kundefordringer, andre kortsiktige fordringer, kassekreditt og langsiktig gjeld. Balanseført verdi av kontanter og kassekreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av kundefordringer og leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås til «normale» betingelser. Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittrisiko. Under følger en sammenligning av balanseførte verdier og virkelig verdi for konsernets finansielle instrumenter.

Avinor konsern	2010		2009	
	Balanse ført verdi	Virkelig verdi	Balanse ført verdi	Virkelig verdi
<i>Rentebærende gjeld</i>				
Statslån	5 637,9	5 776,3	5 637,9	5 603,0
Obligasjonslån	1 519,1	1 577,0	1 508,7	1 572,0
Banklån	1 417,2	1 417,2	1 089,2	1 089,2

Tabellen under viser finansielle instrumenter til virkelig verdi etter verdsettelsesmetode. De ulike nivåene er definert som følger:

* Notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse (nivå 1)

* Verdsettelse basert på andre observerbare faktorer enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen (nivå 2)

* Verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger (nivå 3))

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 31. desember 2010:

Avinor konsern	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
<i>Eiendeler</i>				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	21,8	20,9	0,0	42,7
Derivater benyttet til sikring	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum eiendeler	21,8	20,9	0,0	42,7
<i>Forpliktelser</i>				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat	0,0	7,0	0,0	7,0
Derivater benyttet til sikring	0,0	69,5	0,0	69,5
Obligasjonslån	0,0	444,1	0,0	444,1
Sum forpliktelser	0,0	520,6	0,0	520,6

Note 4: Viktige regnskapsestimer og antakelser/forutsetninger

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

VIKTIGE REGNSKAPSESTIMATER OG ANTAKELSER/FORUTSETNINGER:

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

- Verdsettelse utsatt skattefordel
- Virkelig verdi på varige driftsmidler
- Netto pensjonsforpliktelse

VIKTIGE SKJØNNMESSIGE VURDERINGER VED ANVENDELSE AV ENHETENS REGNSKAPSPRINSIPPER:

Netto utsatt skattefordel:

Konsernet verdivurderer utsatt skattefordel separat etter reglene i IAS 12. Konsernet har vesentlige midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier (se note 19). Dette medfører en vesentlig utsatt skattefordel. Det er foretatt en analyse av konsernets skatteposisjon, som sannsynliggjør at konsernet kan utnytte denne fordelene.

Impairment vurdering:

Konsernet benytter reglene i IAS 36 i forbindelse med vurdering av verdifall på konsernets eiendeler. Konsernet vurderes under ett som en kontantstrømgenererende enhet (se note 2.1). Vurderingen krever stor grad av skjønn. Blant annet gjøres det vurdering av hvor lang periode verdifallet strekker seg over og hvor mye lavere virkelig verdi er enn anskaffelseskost, i tillegg til den finansielle stillingen og forventet utvikling i markedet, inkludert faktorer som operasjonelle og finansielle kontantstrømmer. Se note 6.

Netto pensjonsforpliktelse:

Netto pensjonsforpliktelser er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, forventet avkastning på pensjonsmidler, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet forøvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad. En økning i diskonteringsrenten på 1 prosent ville gitt en reduksjon i pensjonskostnad og brutto pensjonsforpliktelse på ca. 25-30 prosent. Det er innført endringer i folketrygden fra og med 1.1.2011. Samordningsregelverket for offentlig tjenestepensjon er imidlertid ikke fastsatt for personer født i 1954 og senere. I tillegg er reglene for uførepensjon og etterlattepensjon i den offentlige pensjonsordningen ikke fastlagt. Så snart regelverket er klarlagt, vil dette bli innarbeidet i regnskapet.

Note 5: Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

Avinor-konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inklusive Oslo Lufthavn Gardermoen. Driftssegmentene identifiseres basert på den rapportering konsernledelsen bruker når de gjør vurderinger av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet. For ledelsesformål er konsernet organisert i en flysikringsdivisjon, to lufthavndivisjoner og Oslo Lufthavn. Lufthavndivisjonene og Oslo Lufthavn er organisert etter størrelse på lufthavnene. Organiseringen av Avinor ble endret med virkning fra 01.06.2010. Segmentinformasjonen er basert på ny organisasjon. Sammenligningstall er endret i samsvar.

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2010 er som følger:

Avinor konsern 31.12.10	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Regionale og lokale lufthavner	Flysikring	Felles/ufordelt	Eliminering	Sum
Luffartsinntekter	1 568,0	1 110,9	737,2	903,0	0,0		4 319,2
Andre driftsinntekter	2 180,9	818,9	381,9	167,0	2,9		3 551,6
Konserninterne inntekter	67,9	82,9	33,4	713,2	597,8	-1 495,1	0,0
Sum driftsinntekter	3 816,8	2 012,7	1 152,5	1 783,2	600,7	-1 495,1	7 870,8
Lønn og andre personalkostnader	366,0	256,5	706,4	1 183,5	-77,6		2 434,7
Av- og nedskrivninger	496,2	177,2	285,3	89,2	24,5		1 072,4
Andre driftskostnader	864,1	416,9	757,4	371,4	191,3		2 601,1
Konserninterne kostnader	596,2	292,4	488,7	73,4	44,5	-1 495,1	0,0
Sum driftskostnader	2 322,5	1 143,0	2 237,8	1 717,5	182,7	-1 495,1	6 108,3
ENHETSRESULTAT	1 494,4	869,7	-1 085,3	65,7	418,0	0,0	1 762,5
Konsernjustering avskrivninger (a)	164,7	-65,8	-115,5	0,0	-1,1		-17,7
Konsernintern festeavgift (b)	375,0				-375,0		0,0
DRIFTSRESULTAT	2 034,1	803,9	-1 200,8	65,7	41,9	0,0	1 744,8
Varige driftsmidler	7 103,7	3 682,0	5 222,7	580,3	132,0		16 720,7

Avinor konsern 31.12.09	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Regionale og lokale lufthavner	Flysikring	Felles/ufordelt	Eliminering	Sum
Luffartsinntekter	1 499,2	1 059,1	703,3	826,1	0,0		4 087,6
Andre driftsinntekter	2 072,1	751,6	338,8	103,4	2,0		3 267,9
Konserninterne inntekter	66,6	71,0	37,2	720,7	418,0	-1 313,6	0,0
Sum driftsinntekter	3 637,9	1 881,7	1 079,3	1 650,2	420,0	-1 313,6	7 355,5
Lønn og andre personalkostnader	415,6	240,3	713,7	1 157,5	163,0		2 690,2
Av- og nedskrivninger	464,8	143,2	262,8	84,9	26,5		982,2
Andre driftskostnader	856,3	371,9	692,0	327,7	234,1		2 482,0
Konserninterne kostnader	441,3	287,4	484,8	63,5	36,5	-1 313,6	0,0
Sum driftskostnader	2 178,0	1 042,8	2 153,4	1 633,6	460,2	-1 313,6	6 154,3
ENHETSRESULTAT	1 459,9	838,9	-1 074,1	16,7	-40,2	0,0	1 201,1
Konsernjustering avskrivninger (a)	164,7	-65,8	-115,5	0,0	-1,1		-17,7
Konsernintern festeavgift (b)	236,8				-236,8		0,0
DRIFTSRESULTAT	1 861,4	773,1	-1 189,6	16,7	-278,1	0,0	1 183,4
Varige driftsmidler	6 797,3	3 288,7	5 132,0	382,7	124,0		15 724,7

(a) Konsernjustering som følge av vurdering av åpningsbalanse per 01.01.03 til IFRS

(b) Konsernintern festeavgift for grunn Gardermoen tilgodeses Oslo Lufthavn AS i segmentrapporteringen.

Langsiktig finansiell gjeld omfatter statslån Oslo Lufthavn AS, obligasjonslån Avinor AS og særskilt finansiering av hotell- og parkeringshus. Gjeld benyttes ikke som styringsparameter av ledelsen på segmentnivå. Finansieringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Salg mellom segmentene gjennomføres i henhold til armlengdeprinsippet. Ved rapportering av inntekt fra eksterne parter til konsernledelsen er måling av inntekt i overensstemmelse med målingen i resultatregnskapet. Finansiell risikostyring for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det etableres retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen, samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, bruk av finansielle derivater og øvrige finansielle instrumenter samt investering av overskuddslikviditet.

Note 6: Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

Avinor AS	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum	Anlegg under utførelse	Sum varige driftsmidler
Per 1. januar 2009									
Anskaffelseskost	613,9	2 486,1	1 779,3	404,1	1 438,1	204,5	6 926,0	1 916,3	8 842,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	446,0	308,3	118,3	702,8	56,7	1 632,1	0,0	1 632,1
Balanseført verdi 01.01	613,9	2 040,1	1 471,0	285,8	735,3	147,8	5 293,9	1 916,3	7 210,2

Regnskapsåret 2009									
Balanseført verdi 01.01	613,9	2 040,1	1 471,0	285,8	735,3	147,8	5 293,9	1 916,3	7 210,2
Tilgang	38,4	545,2	457,1	52,5	327,0	139,5	1 559,7	1 180,8	2 740,5
Offentlig tilskudd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-108,0	-108,0
Avgang	0,0	-1,8	-0,1	-0,1	-2,2	-0,1	-4,3	-1 559,7	-1 564,0
Årets avskrivninger	0,0	127,8	88,0	31,7	203,1	30,3	480,9	0,0	480,9
Balanseført verdi 31.12	652,3	2 455,7	1 840,0	306,5	857,0	256,9	6 368,4	1 429,4	7 797,8

Per 31. desember 2009									
Anskaffelseskost	652,3	3 029,2	2 235,5	456,2	1 756,3	343,8	8 473,3	1 429,4	9 902,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	573,5	395,5	149,7	899,3	86,9	2 104,9	0,0	2 104,9
Balanseført verdi 31.12	652,3	2 455,7	1 840,0	306,5	857,0	256,9	6 368,4	1 429,4	7 797,8

Regnskapsåret 2010									
Balanseført verdi 01.01	652,3	2 455,7	1 840,0	306,5	857,0	256,9	6 368,4	1 429,4	7 797,8
Tilgang	24,6	248,6	496,1	59,2	344,1	74,9	1 247,5	1 267,8	2 515,3
Offentlig tilskudd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-92,0	-92,0
Avgang	0,0	-20,9	-0,1	-0,3	-1,9	0,0	-23,2	-1 247,5	-1 270,7
Årets avskrivninger	0,0	149,9	98,7	34,7	203,9	41,8	529,0	0,0	529,0
Balanseført verdi 31.12	676,9	2 533,5	2 237,3	330,7	995,3	290,0	7 063,7	1 357,7	8 421,4

Per 31. desember 2010									
Anskaffelseskost	676,9	3 246,7	2 731,5	514,3	2 078,0	418,7	9 666,1	1 357,7	11 023,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	713,2	494,2	183,5	1 082,8	128,7	2 602,4	0,0	2 602,4
Balanseført verdi 31.12	676,9	2 533,5	2 237,3	330,8	995,2	290,0	7 063,7	1 357,7	8 421,4

Avinor konsern	Tomter og grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum	Anlegg under utførelse	Sum varige driftsmidler
Per 1 januar 2009									
Anskaffelseskost	1 751,4	8 676,0	4 140,7	615,6	3 468,5	935,5	19 587,8	2 713,7	22 301,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	1 740,7	1 072,5	279,4	2 150,9	359,4	5 602,9	0,0	5 602,9
Balansført verdi 01.01	1 751,4	6 935,3	3 068,3	336,2	1 317,6	576,1	13 984,9	2 713,7	16 698,6

Regnskapsåret 2009

Balansført verdi 01.01	1 751,4	6 935,3	3 068,3	336,2	1 317,6	576,1	13 984,9	2 713,7	16 698,6
Tilgang	39,8	1 220,6	624,7	88,3	534,7	163,2	2 671,3	2 200,7	4 872,0
Offentlig tilskudd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-108,0	-108,0
Avgang	0,0	-1,8	-0,1	-0,1	-2,2	-0,1	-4,1	-2 671,3	-2 675,4
Årets avskrivninger	0,0	395,1	177,4	46,6	300,4	68,1	987,6	0,0	987,6
Balansført verdi 31.12	1 791,2	7 759,0	3 515,5	377,8	1 549,7	671,1	15 664,5	2 135,1	17 799,6

Per 31. desember 2009

Anskaffelseskost	1 791,2	9 894,5	4 764,5	700,3	3 990,0	1 098,5	22 239,0	2 135,1	24 374,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	2 135,5	1 249,1	322,5	2 440,3	427,4	6 574,5	0,0	6 574,5
Balansført verdi 31.12	1 791,2	7 759,0	3 515,4	377,8	1 549,7	671,1	15 664,5	2 135,1	17 799,6

Regnskapsåret 2010

Balansført verdi 01.01	1 791,2	7 759,0	3 515,4	377,8	1 549,7	671,1	15 664,5	2 135,1	17 799,6
Tilgang	28,8	847,2	585,4	82,4	482,9	86,4	2 113,1	2 103,4	4 216,5
Offentlig tilskudd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-92,0	-92,0
Avgang	0,0	-24,3	-0,1	-0,6	-2,0	0,0	-27,0	-2 113,1	-2 140,1
Årets avskrivninger	0,0	438,4	194,6	45,0	321,0	78,7	1 077,7	0,0	1 077,7
Balansført verdi 31.12	1 820,0	8 143,5	3 906,1	414,6	1 709,6	678,8	16 672,9	2 033,4	18 706,3

Per 31. desember 2010

Anskaffelseskost	1 820,0	10 706,4	5 349,9	771,7	4 445,5	1 184,9	24 278,7	2 033,4	26 312,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	2 562,9	1 443,8	357,1	2 735,9	506,1	7 605,8	0,0	7 605,8
Balansført verdi 31.12	1 820,0	8 143,5	3 906,1	414,6	1 709,6	678,8	16 672,9	2 033,4	18 706,3

Økonomisk levetid	10–50 år	15–50 år	10–20 år	5–15 år	5–40 år
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær

OFFENTLIG TILSKUDD

Avinor AS mottok i henhold til St.prp.nr 91 (2008-2009) og Innst.31S (2009-2010) vedtatt i Stortinget 10. november 2009, et ekstraordinært tilskudd til sikkerhetsinvesteringer på regionale flyplasser med MNOK 50,0 i 2010 og MNOK 150,0 i 2009. Tilskuddene er ført som reduksjon av kostpris på de relevante sikkerhetsinvesteringene.

BYGGELÅNSRENTER

Varige driftsmidler inkluderer byggelånsrenter i forbindelse med bygging av eiendeler med kostpris over MNOK 50, og med en byggeperiode på over ett år. Balansførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 40,6 i 2010 og MNOK 49,1 i 2009. Gjennomsnittlig rentekostnad er beregnet til 5,50 prosent i 2010 og 4,96 prosent i 2009.

SIKKERHETSSTILLELSER

Balansført verdi av tomter og fast eiendom som er pansatt som sikkerhet for banklån er MNOK 851,5 (2009: MNOK 540,9). I henhold til vedtektene er det ikke anledning til å stille pant i eiendeler knyttet til basisvirksomheten i konsernet.

LEIEAVTALER

Konsernet og morselskapet er leietaker under en finansiell leieavtale. Leieavtalen vedrører leie av rullebane. Leien er variabel og balansført verdi og forpliktelser er derfor MNOK 0,0 i samsvar med IAS 17.

FORUTSETNINGER LAGT TIL GRUNN VED BEREGNING AV GJENVINNBAR BELØP

Som følge av observerte endringer i markedet for Avinors tjenester, ble det antatt at det forelå risiko for verdifall i forhold til balansført verdi av konsernets driftsmidler per 31.12.2008. I henhold til gjeldende regnskapsregler ble det derfor foretatt en verditest av konsernets driftsmidler. Positiv utvikling i 2009 og 2010 medfører at det per 31.12.2010 ikke foreligger noen indikasjoner på verdifall, men grunnet vesentligheten av konsernets varige driftsmidler og høyt investeringsbehov fremover gjennomføres regelmessige verdivurderinger.

Hele virksomheten til Avinor er definert som en kontantstrømgenererende enhet (CGU). Avinors økonomimodell bygger på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme flyplasser og virksomhetsområder (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det klart uttrykt en målsetning 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.

Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp når gjenvinnbart beløp er lavere enn eiendelens balansførte verdi. Gjenvinnbart beløp er den høyeste verdi av den kontant-genererende enhets virkelige verdi fratrukket salgsutgifter og enhetens bruksverdi. Avinor beregner både virkelig verdi og bruksverdi med utgangspunkt i nåverdien av framtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler. Bruksverdi er nåverdien av framtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmen estimeres derfor i NOK, deretter foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet. Avkastningskravet tar utgangspunktet i renten på 10 års norske statsobligasjoner som risikojusteres ut i fra Avinors forretningsrisiko. Kostnaden knyttet til gjeldsandelene i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdiregningen foretatt i 2010 er diskonteringsrente etter skatt på 7,6 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp per 31.12.2010 er virkelige verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i framtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert fremtidige kapasitetsøkende aktiviteter som OSL Terminal 2 og utvidelse av terminalene på Flesland og Værnes.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om fremtidig utvikling i en rekke parametre. De viktigste forutsetningene som er benyttet ved beregning av gjenvinnbart beløp er (2009 parametre i parentes):

Alle tall i prosent	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BNP fastlandsnorge	2,2 (2,0)	2,2 (2,7)	3,4 (2,7)	3,5 (3,0)	2,5 (3,0)	2,5 (2,5)
Passasjervekst	4,3 (2,9)	6,5 (3,1)	2,6 (2,8)	2,2 (2,9)	1,9 (3,1)	2,0 (2,4)
Konsumprisindeks	2,7 (1,7)	1,8 (1,3)	1,5 (2,0)	2,2 (2,7)	2,6 (2,5)	2,5 (2,5)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021 - 2025
BNP fastlandsnorge	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)
Passasjervekst	2,6 (2,4)	2,5 (2,5)	2,7 (2,6)	2,7 (2,6)	2,7 (2,7)	2,1 (2,7-3,0)
Konsumprisindeks	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)	2,5 (2,5)

Det er tett korrelasjon mellom BNP fastlandsnorge og passasjerutvikling. Beregningene inkluderer antatte investeringer med utgangspunkt i konsernets investeringsplaner, inkludert gjeldende myndighetskrav. Forventet verdi av drift utover femten år fastsettes som en terminalverdi. I terminalverdien er det forutsatt en konstant vekst på 2,5 prosent. Investeringene i terminalverdien er estimert med utgangspunkt i et normalisert investeringsnivå. Den gjennomførte verditesten av konsernets driftsmidler indikerer ikke at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi per 31.12.2010.

SENSITIVITET VED ESTIMERING AV GJENVINNBAR BELØP

Estimering av gjenvinnbart beløp baserer seg på antagelser om fremtidig utvikling på en rekke områder, angitt i tabellen ovenfor. I tillegg til de nevnte forutsetningene påvirkes gjenvinnbart beløp av investeringer i driftsmidler og renter. Dette innebærer at det vil hefte usikkerhet ved utfallet av beregningene. Avinor har gjennomført sensitivitetsanalyser hvor en har sett på hvilke konsekvenser ulike endringer i forutsetningene har på gjenvinnbart beløp. I forhold til det som er lagt til grunn i nåverdiregningene vil gjenvinnbart beløp være mest sensitivt i forhold til fremtidige endringer i:

Pax: En endring på 1 prosent i forhold til forutsatt vekst vil medføre en endring i gjenvinnbart beløp på i størrelsesorden +/- MNOK 1220. (2009: +/- MNOK 1150)

Avgiftsvekst: En endring på 1 prosent i forhold til forutsatt vekst vil medføre en endring i gjenvinnbart beløp på i størrelsesorden +/- MNOK 750. (2009: +/- MNOK 770)

Diskonteringsrente: En endring på 1 prosent i forhold til anvendt diskonteringsrente vil medføre en endring i gjenvinnbart beløp på i størrelsesorden MNOK +11.130/-7.260 (2009: MNOK +6.220/-4.091)

Kostnadsvekst: En endring på 1 prosent i forhold til forutsatt vekst vil medføre en endring i gjenvinnbart beløp på i størrelsesorden +/- MNOK 940. (2009: MNOK +/-980).

Note 7: Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

Avinor AS/Avinor konsern

Flyveledersystemer (Natcon)

Per 1 januar 2009	
Anskaffelseskost	130,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	58,1
Balanseført verdi 01.01	72,6
Regnskapsåret 2009	
Balanseført verdi 01.01	72,6
Tilgang	0,0
Årets avskrivninger	12,4
Balanseført verdi 31.12	60,2
Per 31. desember 2009	
Anskaffelseskost	130,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	70,5
Balanseført verdi 31.12	60,2
Regnskapsåret 2010	
Balanseført verdi 01.01	60,2
Tilgang	0,0
Årets avskrivninger	12,4
Balanseført verdi 31.12	47,8
Per 31. desember 2010	
Anskaffelseskost	130,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	82,9
Balanseført verdi 31.12	47,8

Økonomisk levetid 10 år
Avskrivningsmetode Lineær

Note 8: Datterselskap

Beløp i MNOK

Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet

Direkte eide DS	Hjemland	Forretnings- kontor	Hoved- virksomhet	Eier-/ stemmeandel	Bokført verdi	Egenkapital 31.12.10	Resultat 2010
Oslo Lufthavn AS	Norge	Ullensaker	Flyplassdrift	100 %	467,9	1 204,9	809,6
Avinors Parkeringsanlegg AS	Norge	Oslo	Parkering	100 %	109,6	110,6	8,0
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	16,9	14,6	4,1
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	25,4	15,4	-5,5
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	1,3	6,1	0,3
Sum					621,1	1 351,6	816,5
Indirekte eide DS	Hjemland	Forretnings- kontor	Hoved- virksomhet	Eier-/ stemmeandel	Bokført verdi	Egenkapital 31.12.10	Resultat 2010
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Norge	Ullensaker	Eiendom	100 %	89,8	168,3	38,2
Sum					89,8	168,3	38,2

Note 9: Finansielle instrumenter etter kategori

Beløp i MNOK

Følgende prinsipper for etterfølgende måling har blitt anvendt for finansielle instrumenter i balansen

Avinor AS per 31. desember 2010	Utlån og fordringer	Eiendeler vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Sum
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	2 002,7			2 002,7
Derivater		33,7		33,7
Andre finansielle anleggsmidler		1,7		1,7
Kundefordringer	539,8			539,8
Andre fordringer	61,5			61,5
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 495,4			1 495,4
Sum	4 101,1	33,7	0,0	4 134,8

	Forpliktelses vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Andre finansielle forpliktelses	Sum
Forpliktelses				
Lån fra Staten				0,0
Konsernintern gjeld			1 122,8	1 122,8
Derivater		14,2		14,2
Annen langsiktig gjeld			1 583,7	1 583,7
Sum	0,0	14,2	2 706,5	2 720,7

Avinor AS per 31. desember 2009	Utlån og fordringer	Eiendeler vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Sum
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	1 953,3			1 953,3
Derivater		9,4		9,4
Andre finansielle anleggsmidler	1,8			1,8
Kundefordringer	449,1			449,1
Andre fordringer	79,2			79,2
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 354,3			1 354,3
Sum	3 837,7	9,4	0,0	3 847,1

	Forpliktelses vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Andre finansielle forpliktelses	Sum
Forpliktelses				
Lån fra Staten				0,0
Konsernintern gjeld			923,7	923,7
Derivater		9,1		9,1
Annen langsiktig gjeld			1 572,0	1 572,0
Sum	0,0	9,1	2 495,7	2 504,8

Avinor konsern per 31. desember 2010	Utlån og fordringer	Eiendeler vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Sum
Eiendeler				
Derivater		42,6		42,6
Andre finansielle anleggsmidler	12,4			12,4
Kundefordringer	897,6			897,6
Andre fordringer	139,1			139,1
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 570,4			1 570,4
Sum	2 619,5	42,6	0,0	2 662,1

	Forpliktelses vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Andre finansielle forpliktelses	Sum
Forpliktelses				
Lån fra Staten			5 193,5	5 193,5
Derivater	7,0	69,5		76,5
Annen langsiktig gjeld			2 937,5	2 937,5
Sum	7,0	69,5	8 131,0	8 207,5

Avinor konsern per 31. desember 2009	Utlån og fordringer	Eiendeler vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Sum
Eiendeler				
Derivater		11,0	0,8	11,8
Andre finansielle anleggsmidler	27,1			27,1
Kundefordringer	781,3			781,3
Andre fordringer	131,2			131,2
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 418,3			1 418,3
Sum	2 357,9	11,0	0,8	2 369,7

	Forpliktelses vurdert til virkelig verdi over resultat	Derivater benyttet for sikringsformål	Andre finansielle forpliktelses	Sum
Forpliktelses				
Lån fra Staten			5 637,9	5 637,9
Derivater	7,7	38,7		46,4
Annen langsiktig gjeld			2 616,1	2 616,1
Sum	7,7	38,7	8 254,0	8 300,4

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler - se note 3.

Note 10: Derivater

Beløp i MNOK

Eiendeler	Avinor AS			Avinor konsern		
	2010	2009	Endring	2010	2009	Endring
Renteswapper	17,0	6,3	10,7	17,0	7,1	9,9
Valutaterminkontrakter	3,9	0,9	3,0	3,9	0,9	3,0
Energikontrakter	12,8	2,3	10,6	21,7	3,8	17,9
Sum eiendeler	33,7	9,4	24,3	42,6	11,8	30,8
Gjeld	2010	2009	Endring	2010	2009	Endring
Renteswapper	14,2	9,1	5,1	76,5	46,4	30,1
Valutaterminkontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum gjeld	14,2	9,1	5,1	76,5	46,4	30,1
Netto endring			19,2			0,7

SPESIFIKASJON AV NETTO ENDRING

Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 26)	13,6	21,0
Renteswapper - resultatført som finansinntekt (se note 27)	0,0	0,0
Renteswapper - resultatført som finanskostnad (se note 27)	10,7	11,5
Renteswapper - ført mot egenkapitalen	-5,2	-32,0

Alle renteswapper, med unntak av en virkelig verdi sikring, er designert som kontantstrømsikring.

Valutatermin- og energikontraktene defineres ikke som regnskapsmessig sikringinstrument og er klassifisert som kortsiktig eiendel og/eller forpliktelse. Renteswappene er definert som regnskapsmessig sikringsinstrument og den virkelige verdien av sikringsinstrumentet er klassifisert som langsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mer enn 12 måneder og som kortsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Den ineffektive andelen av sikringen resultatføres.

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2010 er MNOK 144 (2009: MNOK 149).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2010 er MNOK 156 (2009: MNOK 46).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2010 var MNOK 1.216 (2009: MNOK 1.200).

Per 31. desember 2010 varierte den faste renten fra 4,30 prosent til 7,59 prosent (2009: 4,31 prosent til 7,59 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR. Gevinster og tap ført direkte i egenkapitalen (note 16) på renteswapper per 31. desember 2010 vil kontinuerlig reverseres i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt (note 17).

Maksimal eksponering for kredittrisiko på rapporteringstidspunktet er virkelig verdi av derivater klassifisert som eiendeler i balansen.

Note 11: Andre finansielle anleggsmidler og investeringer i tilknyttede selskaper

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Andre langsiktige fordringer	1,7	1,8	10,8	25,5
Sum	1,7	1,8	10,8	25,5
Aksjer i tilknyttede selskaper	2010	2009	2010	2009
Oslo Lufthavn Tele & Data AS (50%)	0,0	0,0	1,6	1,6
Sum	0,0	0,0	1,6	1,6
SUM TOTALT	1,7	1,8	12,4	27,1

ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGER

Andre langsiktige fordringer er ikke-derivate finansielle eiendeler med fastsatte betalinger som ikke omsettes i et aktivt marked. Virkelig verdi av andre finansielle anleggsmidler er i all vesentlighet lik bokført verdi.

Aksjer i tilknyttet selskap	2010	2009
Balansført verdi 1.1	1,6	1,6
Andel av resultat før skattekostnad	1,0	1,8
Andre bevegelser i egenkapitalposter	-1,0	-1,8
Balansført verdi 31.12	1,6	1,6

Note 12: Varer

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Innkjøpte varer for videresalg	16,1	13,5	16,1	13,5
Sum	16,1	13,5	16,1	13,5

Varelager består hovedsakelig av taxfreevarer for videresalg og flydrivstoff.

Note 13: Kundefordringer, andre kortsiktige fordringer

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Kundefordringer	544,9	451,3	903,1	783,8
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-5,1	-2,2	-5,5	-2,5
Bokført verdi kundefordringer	539,8	449,1	897,6	781,3
Årets konstaterte tap på kundefordringer	1,8	0,5	2,6	1,2

Virkelig verdi av kundefordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi.
Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

Endringen i avsetning for tap er som følger	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
IB	2,2	3,7	2,5	3,7
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	7,0	2,2	8,2	3,2
Årets konstaterte tap	-1,8	-0,5	-2,7	-1,2
Reversert tidligere avsetning	-2,2	-3,2	-2,5	-3,2
UB	5,1	2,2	5,5	2,5

Kreditrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 3.

Per 31.12 hadde selskapet følgende fordeling mellom forfalte og ikke forfalte kundefordringer	Sum	Ikke forfalt	<30 d			
			30-60d	60-90d	>90d	
2010	539,8	521,4	6,4	3,3	0,0	8,7
2009	451,3	429,1	10,7	0,0	11,5	0,0

Per 31.12 hadde selskapet følgende fordeling mellom forfalte og ikke forfalte kundefordringer	Sum	Ikke forfalt	<30 d			
			30-60d	60-90d	>90d	
2010	897,6	878,0	6,3	3,8	0,8	8,7
2009	783,8	748,6	19,9	0,0	15,3	0,0

Spesifikasjon av kortsiktige fordringer	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Kundefordringer	539,8	449,1	897,6	781,3
Konserninterne fordringer	456,4	407,0	0,0	0,0
Fordringer tilknyttende selskaper	0,0	0,0	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	16,1	7,9	52,3	31,8
Forskuddsbetalte driftskostnader	39,8	68,7	52,9	76,8
Andre kortsiktige fordringer	5,6	2,6	33,9	22,6
Sum kortsiktige fordringer	1 057,6	935,3	1 036,7	912,5

Virkelig verdi av kortsiktige fordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi.

Regnskapsført verdi av konsernets kundefordringer og andre fordringer i utenlandsk valuta	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Euro	85,5	75,8	85,5	75,8
Sum utenlandsk valuta	85,5	75,8	85,5	75,8

Note 14: Kontanter og kontantekvivalenter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Kontanter og bankinnskudd	1 495,4	1 354,3	1 570,4	1 418,3
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 495,4	1 354,3	1 570,4	1 418,3

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

Kontanter og kontantekvivalenter	1 495,4	1 354,3	1 570,4	1 418,3
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 495,4	1 354,3	1 570,4	1 418,3

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 2. 000 og har en trekkrettighet på MNOK 300 i bank. I tillegg har Oslo Lufthavn AS en statlig trekkrettighet på MNOK 100.

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, Avinors Parkeringsanlegg AS og Flesland Eiendom AS formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort.

Note 15: Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat

Beløp i MNOK

	Antall aksjer	Pålydende	Aksje-kapital
Ordinære aksjer	540 010	0,01	5 400,1
Sum	540 010	0,01	5 400,1
Selskapet har betalt ut følgende utbytte på ordinære aksjer			
		2010	2009
NOK 0,0 per aksje i 2008			0,0
NOK 0,0 per aksje i 2009		0,0	
Sum		0,0	0,0
Foreslått utbytte til godkjenning i generalforsamlingen			
		2008	2007
(Ikke regnskapsført som forpliktelse per 31.12)			
NOK 0,00 per aksje			0,0
NOK 933,32 per aksje		504,0	
Sum		504,0	0,0
Resultat per aksje er beregnet ved å dele den delen av årsresultatet som er tilordnet selskapets aksjonærer med et veid gjennomsnitt av antall utstedte ordinære aksjer gjennom året.			
		2010	2009
Årsresultat som er tilordnet selskapets aksjonærer – mor		832,1	510,6
Årsresultat som er tilordnet selskapets aksjonærer – konsern		1 008,1	604,9
Veid gjennomsnitt av antall utstedte aksjer		540 010	540 010

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Note 16: Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

Avinor AS	Pensjoner	Sikring	Sum
Balansført verdi 01.01.2009	-15,3	-12,6	-27,8
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	315,0		315,0
Skatteeffekt	-89,9		-89,9
Verdiendring kontantstrømsikring		9,2	9,2
Skatteeffekt		-2,7	-2,7
Balansført verdi 31.12.2009	209,8	-6,1	203,9
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-180,3		-180,3
Skatteeffekt	50,5		50,5
Verdiendring kontantstrømsikring		-5,2	-5,2
Skatteeffekt		1,5	1,5
Balansført verdi 31.12.2010	80,0	-9,8	70,3
Avinor konsern			
	Pensjoner	Sikring	Sum
Balansført verdi 01.01.2009	29,2	-35,0	-5,8
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	294,1		294,1
Skatteeffekt	-84,0		-84,0
Verdiendring kontantstrømsikring		15,8	15,8
Skatteeffekt		-4,5	-4,5
Balansført verdi 31.12.2009	239,3	-23,7	215,5
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-134,7		-134,7
Skatteeffekt	37,8		37,8
Verdiendring kontantstrømsikring		-32,0	-32,0
Skatteeffekt		9,0	9,0
Balansført verdi 31.12.2010	142,3	-46,7	95,5

Note 17: Lån

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Langsiktige lån				
Statslån	0,0	0,0	5 193,5	5 637,9
Obligasjonslån	1 519,1	1 508,7	1 519,1	1 508,7
Banklån	0,0	0,0	1 353,8	1 034,0
Lufthavnbygging AS	64,6	63,3	64,6	63,3
Sum langsiktig	1 583,7	1 572,0	8 131,0	8 243,9
Kortsiktige lån				
1. års avdrag langsiktig gjeld	5,7	0,9	513,5	56,1
Sum kortsiktig	5,7	0,9	513,5	56,1

Alle lån er i NOK.

Opplysninger om statslån, lån fra banker	Valuta	Effektiv rente
Statslån	NOK	4,09 %
Obligasjonslån	NOK	5,87 %
Banklån	NOK	5,51 %

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater. Den effektive rentesatsen er beregnet som et vektet gjennomsnitt ut fra lånenes relative størrelse. Se note 3 for beskrivelse av renterisiko.

Avdragsprofil lån	2012	2013	2014	2015	2016	Deretter	Sum
Statslån	444,4	444,4	444,4	444,4	444,4	2 971,5	5 193,5
Banklån	250,0	0,0	869,1	0,0	400,0	0,0	1 519,1
Banklån	72,8	77,3	94,3	94,6	94,9	919,9	1 353,8
Annet	5,5	6,4	7,5	8,7	10,2	26,4	64,6

STATSLÅN

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente. Lånet er delt inn i seks like store gjeldsbrev med forskjellige rentevilkår. Gjeldsbrev en til fem har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 01.10 - 30.09) med tillegg av 30 rentepunkter. Renten på ett av disse gjeldsbrevene fornyes hvert år. Renten på det siste gjeldsbrevet settes til tre, seks eller tolv måneders NIBOR med tillegg av 20 rentepunkter. Alle rentene betales etterskuddsvis per 31. desember. Lånet skal nedbetales over 20 år fra og med år 2002. Første avdrag ble betalt 30. juni 2002. Det er innvilget avdragsfrihet på lånet for årene 2009 og 2010. Nedbetalingstiden for øvrig er uendret.

OBLIGASJONSLÅN

Avinor AS har tatt opp børsnoterte obligasjonslån på totalt pålydende MNOK 1.500, lånedato 20. mai 2009, noteringsdato Oslo Børs 3. juli 2009. Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente.

Obligasjonslånene fordeler seg som følger:

Lån pålydende MNOK 250, forfall 21. mai 2012, rente 3 måneder NIBOR + 1,50
Lån pålydende MNOK 850, forfall 20 mai 2014, rente 5,77 prosent
Lån pålydende MNOK 400, forfall 20 mai 2016, rente 6,56 prosent
Av det flytende lånet på MNOK 250 er MNOK 200 sikret ved kontantstrømsikring.
Av fastrentelånene på MNOK 850 er MNOK 425 sikret ved virkelig verdi sikring.

BANKLÅN

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente. Avinors Parkeringsanlegg AS og Flesland Eiendom AS har avgitt negativ pantsettelseserklæring. Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med MNOK 661,0 (2009: MNOK 520,0) med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er MNOK 851,3 (2009: MNOK 540,9). I henhold til vedtektene er det ikke anledning til å stille pant i eiendeler knyttet til basisvirksomheten i konsernet.

TREKKRETTIGHET

Konsernet har en utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 2000,0 til flytende rente, med utløp i 2011. Konsernet har også en utnyttet trekkrettighet i Samferdselsdepartementet knyttet til låneavtale statslån på MNOK 100.

Note 18: Skattekostnader

Beløp i MNOK

Skattekostnad	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Betalbar skatt	251,0	144,2	246,2	150,1
Endring i utsatt skatt	90,9	72,6	164,9	103,9
Sum skattekostnad	341,9	216,8	411,1	254,0
Avstemming av effektiv skattesats				
28 % skatt av resultat før skatt	328,7	203,6	397,9	241,1
Mottatt utbytte	0,0	0,0	-0,3	-0,5
Permanente forskjeller (28 %)	0,1	1,3	0,4	1,5
Permanente forskjeller (28 %) Svalbard	13,1	11,9	13,1	11,9
Skattekostnad	341,9	216,8	411,1	254,0
Effektiv skattesats	29,1	29,8	28,9	29,5

Avinor har ved dom i Oslo Tingrett av 9. desember 2010 fått stadfestet at underskudd på Svalbard ikke er fradragsberettiget i inntekt på fastlandet. Ettersom virksomheten på Svalbard ikke er egnet til å gå med overskudd klassifiseres dette som en permanent forskjell.

Note 19: Utsatt skatt

Beløp i MNOK

Spesifikasjon av utsatt skattefordel og utsatt skatt

Avinor AS	01.01.10	Resultat	Egenkapital	31.12.10
Fordringer	-0,2	-0,9	0,0	-1,1
Fordring konsernbidrag	-261,8	-45,2	0,0	-307,0
Anleggsmidler	-1 231,3	70,4	0,0	-1 160,9
Avsetning etter god regnskapsskikk	-40,0	10,0	0,0	-30,0
Pensjoner	-457,9	56,4	-50,5	-452,0
Gjeld konsernbidrag	8,1	0,0	-0,8	7,4
Gevinst- og tapskonto	-7,4	-3,8	0,0	-11,2
Finansielle instrumenter	-2,3	4,0	-1,5	0,2
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 992,8	90,9	-52,7	-1 954,5
Herav balanseført utsatt skattefordel	-2 000,9			-1 961,9
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	8,1			7,4

	01.01.09	Resultat	Egenkapital	31.12.09
Fordringer	-0,2	0,1	0,0	-0,2
Fordring konsernbidrag	-273,0	11,2	0,0	-261,8
Anleggsmidler	-1 334,5	103,2	0,0	-1 231,3
Avsetning etter god regnskapsskikk	-18,4	-21,6	0,0	-40,0
Pensjoner	-528,3	-19,5	89,9	-457,9
Gjeld konsernbidrag	3,8	0,0	4,3	8,1
Gevinst- og tapskonto	-0,7	-6,7	0,0	-7,4
Finansielle instrumenter	-11,0	6,1	2,6	-2,3
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 162,2	72,6	96,8	-1 992,8
Herav balanseført utsatt skattefordel	-2 166,0			-2 000,9
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	3,8			8,1

	2010	2009
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	-1 623,8	-1 699,0
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	-338,1	-302,0
	-1 961,9	-2 000,9
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	0,0	0,0
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	7,4	8,1
	7,4	8,1
NETTO UTSATT SKATTEFORDEL(-)/UTSATT SKATT	-1 954,5	-1 992,8

Avinor konsern	01.01.10	Resultat	Egenkapital	31.12.10
Fordringer	0,1	-1,4	0,0	-1,3
Anleggsmidler	-1 515,0	89,2	0,0	-1 425,8
Avsetning etter god regnskapsskikk	-31,1	6,3	0,0	-24,8
Pensjoner	-555,1	64,7	-37,8	-528,1
Gevinst- og tapskonto	-8,3	-3,7	0,0	-11,9
Finansielle instrumenter	-19,6	9,8	-9,0	-18,9
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 129,0	164,9	-46,8	-2 010,8

Herav balanseført utsatt skattefordel	-2 140,3			-2 042,5
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	11,2			31,7

	01.01.09	Resultat	Egenkapital	31.12.09
Fordringer	0,1	0,0	0,0	0,1
Anleggsmidler	-1 655,9	140,9	0,0	-1 515,0
Avsetning etter god regnskapsskikk	-19,5	-11,6	0,0	-31,1
Pensjoner	-609,4	-29,7	84,0	-555,1
Gevinst- og tapskonto	-1,6	-6,7	0,0	-8,3
Finansielle instrumenter	-35,2	11,0	4,5	-19,6
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 321,5	103,9	88,6	-2 129,0

Herav balanseført utsatt skattefordel	-2 324,8			-2 140,3
Herav balanseført utsatt skatteforpliktelse	3,3			11,2

	2010	2009
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	-2 011,3	-2 109,3
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	-31,2	-31,1
	-2 042,5	-2 140,3
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	28,0	11,2
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	3,7	0,0
	31,7	11,2
NETTO UTSATT SKATTEFORDEL(-)/UTSATT SKATT	-2 010,8	-2 129,0

Note 20: Pensjoner

Beløp i MNOK

YTELSESPENSJON

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapet pensjonsordning tilfredsstillende kravene i denne lov. Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnepensjon. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene garanteres uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien). Ca. 64 prosent av de ansatte har pensjonsordning som løper fra 62 eller 65 års alder.

I 2010 ble Pensjonsloven endret. Endringen medførte at det ble innført levealdersjustering for personer født mellom mellom 1943 og 1953 samt at alderspensjon under utbetaling får en lavere årlig regulering. Levealdersjustering innebærer at ved uendret pensjoneringstidspunkt vil årlig ytelse reduseres gitt at den fremtidige levealderen øker. Alderspensjon under utbetaling ble endret fra dagens G-regulering til regulering med lønnsvekst fratrukket 0,75%.

Negativt estimatavvik i 2010 (MNOK 134,7 i konsern og MNOK 180,3 i mor) skyldes hovedsakelig endring i de økonomiske forutsetningene.

Alder	Forventet levealder		Døds sannsynlighet		Uføresannsynlighet	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
20	79	84	0,0151 %	0,0153 %	0,1148 %	0,1724 %
40	80	84	0,0877 %	0,0480 %	0,2638 %	0,5236 %
60	82	85	0,7540 %	0,4090 %	1,4064 %	2,4044 %
80	87	89	6,6932 %	4,3052 %	IA	IA

Årets pensjonskostnad	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Kostnader ved innværende periodes pensjonsopptjening	244,4	254,5	286,0	314,0
Rentekostnad	188,5	158,1	219,1	182,9
Planendring pensjonsregulering	-235,9	0,0	-272,2	0,0
Planendring levealdersjustering	-7,3	0,0	-8,6	0,0
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-148,6	-140,6	-170,1	-163,5
Ansattes 2 prosent innskudd	-29,1	-27,3	-34,4	-31,6
Administrasjonskostnader	4,9	4,2	5,8	5,0
Arbeidsgiveravgift	5,1	28,2	7,0	36,9
Årets pensjonskostnad (note 24)	22,0	277,1	32,6	343,7

Avinor AS	2010			2009		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	4 320,2	1,9	4 322,1	4 188,9	1,7	4 190,6
Kostnad innværende periodes pensjonsopptjening	238,3	6,1	244,4	254,4	0,1	254,5
Rentekostnad	188,5		188,5	158,0	0,1	158,1
Planendring pensjonsregulering	-235,9		-235,9	0,0		0,0
Planendring levealdersjustering	-7,3		-7,3	0,0		0,0
Aktuariell gevinster og tap	169,0		169,0	-217,0	-0,1	-217,1
Utbetaling pensjon	-74,2		-74,2	-64,0		-64,0
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	4 598,6	8,0	4 606,6	4 320,2	1,9	4 322,1
Endringer brutto pensjonsmidler						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	2 837,9		2 837,9	2 477,8		2 477,8
Avkastning på pensjonsmidler	148,6		148,6	140,6		140,6
Premieinnbetalinger	223,8		223,8	214,6		214,6
Aktuarielle gevinster og tap	9,9		9,9	68,9		68,9
Utbetaling av pensjoner	-74,2		-74,2	-64,0		-64,0
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	3146,0	0,0	3 146,0	2 837,9	0,0	2 837,9
Netto pensjonsforpliktelse	1 452,6	8,0	1 460,6	1 482,3	1,9	1 484,2
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	152,5	1,1	153,6	151,2	0,3	151,5
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 605,1	9,1	1 614,2	1 633,5	2,2	1 635,5
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	136,1		136,1	122,5		122,5
Forventet premiebetaling neste år	312,9		312,9	229,6		229,6
Forventet utbetaling neste år	76,4		76,4	66,5		66,5

Avinor konsern	2010			2009		
	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	5 024,8	11,1	5 035,9	4 850,3	1,6	4 851,9
Kostnad innværende periodes pensjonsopptjening	279,5	6,4	285,9	305,6	8,5	314,0
Rentekostnad	219,1		219,1	182,8	0,1	182,9
Planendring pensjonsregulering	-272,2		-272,2	0,0		0,0
Planendring levealdersjustering	-8,6		-8,6	0,0		0,0
Aktuariell gevinster og tap	168,6		168,6	-235,7	0,7	-234,9
Utbetaling pensjon/fripoliser	-89,6		-89,6	-78,2	0,0	-78,2
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	5 321,6	17,5	5 339,1	5 024,8	10,9	5 035,7

Avinor konsern	2010		2009			
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler	Sikret	Usikret	Sum	Sikret	Usikret	Sum
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	3 247,4		3 247,4	2 885,3		2 885,3
Avkastning på pensjonsmidler	170,1		170,1	163,5		163,5
Premieinnbetalinger	263,0		263,0	244,9		244,9
Aktuariell gevinster og tap	49,2		49,2	31,8		31,8
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-89,6		-89,6	-78,2		-78,2
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	3 640,1	0,0	3 640,1	3 247,4	0,0	3 247,4
Netto pensjonsforpliktelse	1 681,5	17,5	1 699,0	1 777,4	10,9	1 788,3
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	184,6	2,5	187,1	192,8	1,6	194,4
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 866,1	20,0	1 886,1	1 970,2	12,5	1 982,4
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	154,6		154,6	139,3		139,3
Forventet premiebetaling neste år	362,8		362,8	269,5		269,5
Forventet utbetaling neste år	92,3		92,3	81,3		81,3

Endringer i forpliktelsen	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	1 484,2	1 712,8	1 788,5	1 966,6
Resultatført pensjonskostnad (ekskl pensjonstrekk)	41,1	272,0	54,2	333,4
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-228,7	-218,8	-268,8	-249,8
Administrasjonskostnader	4,9	4,2	5,8	5,0
Estimatavvik mot egenkapital	159,1	-286,0	119,4	-266,8
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 460,6	1 484,2	1 699,0	1 788,3

Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:

Estimatavvik	159,1	-286,0	119,4	-266,8
Arbeidsgiveravgift på avvik	21,2	-29,0	15,3	-27,3
Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	180,3	-315,0	134,7	-294,1

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er en rekke forutsetninger lagt til grunn. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på observerte statsobligasjonsrenter i Norge med tillegg for løpetid. Pensjonsforpliktelsens gjennomsnittlige løpetid er beregnet til 37 år. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på historiske observasjoner for selskapet.

	2010	2009
Diskonteringsrente	4,00 %	4,40 %
Avkastning på pensjonsmidler i prosent	5,10 %	5,50 %
Lønnsvekst i prosent	4,00 %	4,25 %
Pensjonsregulering i prosent	3,00 %	4,00 %
AFP -uttak	20,00 %	20,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

PENSJONSMIDLER

Premiefastsattelse og beregning av avsetninger til pensjonsytelser for pensjonsordning i SPK foretas etter ordinære aktuarielle prinsipper. Pensjonsordningen er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og denne beregningen forutsetter at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til bokført verdi.

Note 21: Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

Avinor AS	Ventelønn	Sluttavtaler	Leiekontrakt	Miljø	Annet	Sum
Balanse 1. januar 2010	26,5	15,2	12,7	0,0	1,4	55,9
Avsatt 2010	0,0	6,1	0,0	8,0	0,0	14,1
Reversert i 2010	-6,4	0,0	-0,8	0,0	0,0	-7,2
Benyttet i 2010	-2,8	-6,4	-11,9	0,0	0,0	-21,1
Balanse 31. desember 2010	17,2	15,0	0,0	8,0	1,4	41,6

Avinor konsern	Ventelønn	Sluttavtaler flygeledere	Leiekontrakt	Leiekontrakt	Annet	Sum
Balanse 1. januar 2010	26,5	15,2	12,7	0,0	1,6	56,0
Avsatt 2010	0,0	7,9	0,0	8,0	0,0	15,9
Reversert i 2010	-6,4	0,0	-0,8	0,0	0,0	-7,2
Benyttet i 2010	-2,8	-6,4	-11,9	0,0	-0,2	-21,3
Balanse 31. desember 2010	17,2	16,8	0,0	8,0	1,4	43,4

Kortsiktig del av annen avsetning for forpliktelser inngår i annen kortsiktig gjeld.

VENTELØNN

Avinors styre vedtok 04.12.2003 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 premissene for selskapsetableringen hadde ansatte i Avinor AS frem til 31.12.2005 rett til ventelønn. 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.

SLUTTAVTALE FLYGELEDERE

Gjennom forskriftsendring er det innført en reduksjon av operativ aldersgrense for flygeledere fra 65 til 60 år med virkning fra 01.01.2004. Det er inngått avtale med enkeltpersoner om 72 prosent av normal lønn i perioden. Etter 60 - 62 år vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

MILJØ

Det er avsatt for undersøkelser og kartlegging, samt håndtering av forurenset grunn.

Note 22: Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Feriepenger	203,2	194,4	235,6	225,8
Forskudd fra kunder	50,1	51,0	123,6	128,2
Lønn og sosiale kostnader	79,1	74,9	89,5	83,4
Periodisering drifts- og investeringskostnader	195,4	212,0	283,0	373,0
Konsernintern gjeld	1 122,8	923,7	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	127,8	190,5	141,1	198,2
Sum	1 778,4	1 646,5	872,8	1 008,6

Note 23: Driftsinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Trafikkinntekter				
Startavgift	838,6	813,6	1 473,3	1 423,3
Passasjeravgift	439,2	400,6	907,8	834,3
Underveisavgift	903,1	826,1	903,1	826,1
Sikkerhetsavgift	570,2	548,2	1 035,0	1 004,0
Sum trafikkinntekter	2 751,1	2 588,5	4 319,2	4 087,7
Salgs- og leieinntekter				
Leieinntekter	922,2	860,8	3 032,0	2 844,9
Salgsinntekter	400,2	307,7	510,1	414,9
Sum salgs- og leieinntekter	1 322,4	1 168,5	3 542,1	3 259,8
Andre driftsinntekter				
Konserninterne tjenester	564,3	408,4	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	6,7	5,4	9,5	8,0
Sum andre driftsinntekter	571,0	413,8	9,5	8,0
SUM DRIFTSINTEKTER	4 644,5	4 170,8	7 870,8	7 355,5

Note 24: Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Lønninger	1 746,8	1 708,1	2 035,1	1 993,9
Arbeidsgiveravgift	218,8	191,4	267,7	236,2
Pensjonskostnader	22,0	277,1	32,6	343,7
Andre ytelser	80,6	98,0	99,3	116,4
Sum lønnskostnader	2 068,2	2 274,6	2 434,7	2 690,2
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 566	2 533	3 073	3 045

Ytelser til ledende personer:

Konsernet har en ledergruppe med definerte konserndirektører. Konserndirektørene utgjør konsernledelsen.

Konserndirektørene er konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglig leder for det største datterselskapet.

	Styrehonorar	Lønn	Natural- ytelser	Periodisert pensjons- kostnad	Samlet godtgjørelse
<i>Ledende ansatte:</i>					
Sverre Quale, konsernsjef (til 26.11.2010)	0	2 063 853	18 148	241 058	2 323 059
Nic Nilsen, konstituert konsernsjef (fra 26.11.2010) og adm.dir Oslo Lufthavn AS	0	1 540 897	142 649	208 027	1 891 573
Signe Astrup Arnesen, sikkerhetsdirektør	0	1 185 408	16 059	196 319	1 397 786
Petter Johannessen, økonomi og finansdirektør	0	1 412 831	19 360	284 931	1 717 122
Anders Kirsebom, direktør store lufthavner	0	1 302 416	25 805	166 289	1 494 509
Jon Sjølander, strategidirektør	0	1 299 146	13 232	163 808	1 476 187
Knut Skaar, direktør flysikring	0	1 567 092	22 763	152 295	1 742 151
Margrethe Snekkerbakken, direktør regionale og lokale lufthavner	0	1 376 216	18 205	236 001	1 630 422
<i>Styret:</i>					
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder (fra 23.06.2010)	173 250	0	0	0	173 250
Inge K. Hansen, styrets leder (til 23.06.2010)	173 250	0	0	0	173 250
Kristin Vangdal, nestleder	210 000	0	0	0	210 000
Dag Hårstad, styremedlem	173 000	0	0	0	173 000
Petter Jansen, styremedlem	173 000	0	0	0	173 000
Marianne Njåstein, styremedlem	173 000	0	0	0	173 000
Oddbjørg A. Starrfelt, styremedlem	173 000	0	0	0	173 000
Christian Berge, ansattvalgt styremedlem	173 000	1 299 192	7 092	142 862	1 622 147
Ingrid Synnøve Brendryen, ansattvalgt styremedlem	173 000	623 947	4 992	68 550	870 489
Helge Løbergslø, ansattvalgt styremedlem	173 000	748 094	4 992	159 763	1 085 849
Torunn Sheltvedt, ansattvalgt styremedlem	173 000	511 119	17 835	102 919	804 873
Samlet godtgjørelse	1 940 500	14 930 211	311 133	2 122 823	19 304 667

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning. Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen i selskapet deltar i den generelle pensjonsordningen i selskapet som er beskrevet i pensjonsnotene. Pensjonsordningen omfatter også uførepensjon, ektefellepensjon og barnepensjon. Konsernledelsen har ikke motatt godtgjørelser eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, enn det som er vist over. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder.

Note 25: Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

Spesifikasjon	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Leie lokaler/tomt	79,7	69,9	39,2	41,3
Drift/vedlikehold bygninger	205,8	173,7	390,1	329,9
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	229,7	202,0	395,1	363,3
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	482,2	470,9	733,5	731,5
Meteorologiske tjenester	40,0	42,0	40,1	42,0
Konsulentbistand	101,2	96,9	126,3	122,3
Øvrige eksterne tjenester	180,4	248,0	284,3	367,3
Øvrige driftskostnader	389,0	339,5	468,2	393,3
Sum	1 708,0	1 642,9	2 476,8	2 390,9

Kostnadsførte honorar til revisor eks mva	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Lovpålagt revisjon	0,6	0,6	0,9	0,8
Andre attestasjonsoppgaver	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Regnskapsmessig bistand inklusive IFRS	0,1	0,7	0,1	0,7
Sum revisjonshonorar	0,7	1,2	1,0	1,5

Note 26: Verdiendringer og andre tap/gevinster – netto

Beløp i MNOK

Spesifikasjon:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Urealiserte verdiendringer (note 10)	13,6	24,9	21,0	27,9
Realiserte verdiendringer kraft	12,5	-8,4	21,6	-11,9
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	-6,9	-25,6	-6,4	-24,4
Sum	19,2	-9,1	36,2	-8,4

Note 27: Finansposter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Finansinntekter				
Renteinntekter på kortsiktig bankinnskudd	39,3	31,3	41,2	33,4
Renteinntekter på konserninterne fordringer	63,5	111,5	0,0	0,0
Andel resultat i tilknyttede selskaper (se note 11)	0,0	0,0	1,0	1,8
Mottatt konsernbidrag og utbytte	935,0	975,0	0,0	0,0
Gevinst på finansielle instrumenter (note 10)	0,0	0,0	0,0	3,2
Sum finansinntekter	1 037,8	1 117,8	42,2	38,4
Finanskostnader				
Rentekostnad lån	93,4	64,2	386,9	359,0
Rentekostnad på konsernintern gjeld	14,9	17,3	0,0	0,0
Rentekostnader annet	18,6	39,5	18,3	33,6
Aktiverte lånekostnader	-33,6	-42,6	-36,3	-49,1
Verdiendring lån	10,4	-6,4	10,4	-6,4
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 10)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	21,8	-0,7	21,8
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-10,7	6,6	-10,8	4,0
Sum finanskostnader	92,9	100,4	367,8	362,9
NETTO FINANSINTEKT/-KOSTNAD	944,9	1 017,4	-325,5	-324,5

Note 28: Betingede utfall og usikre forpliktelser

FORSVARET:

Det foreligger en samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Avinor med tilhørende lokale avtaler om fordeling av ansvar og utgifter på lufthavner hvor begge parter har aktivitet. Det er ikke gjennomført endelig avregning for regnskapsårene 2005-2009. Løpende a-konto betalinger mellom partene har vært basert på 2004-tall. Forsvaret har i 2009 fremmet et merkrav for perioden 2005-2007. Kravet er etter Avinors oppfatning ikke tilfredsstillende dokumentert og det er således usikkerhet om utgiftene er relevante for Avinors virksomhet. Det er inngått en avtale som gir en uavhengig part i oppdrag å gjennomgå partenes kostnader for perioden 2005-2007 med formål å avgi en sluttrapport som skal konkludere med hvilke av partenes presenterte kostnader som skal inngå i avregningen mellom partene. Forsvaret tok i 2007 initiativ til reforhandling av avtaleverket. Basert på mandat fra Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet er det inngått en samarbeidsavtale som ble godkjent av regjeringen i februar 2011, med virkning fra 1.1.2010. Avtalen fastsetter prinsipper for fordeling av investerings- og drifts-utgifter mellom partene. Den praktiske gjennomføringen av avtalen, herunder beregning av betalingsstrømmer mellom partene, er ikke gjennomført. Det er derfor usikkerhet knyttet til de totaløkonomiske konsekvenser.

YTRE MILJØ:

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav om miljørisikovurderinger for å identifisere potensielle kilder for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det er gjennomført kartlegging av miljøstatus og risiko for forurensning ved alle Avinors lufthavner. Avinor er forpliktet til å gjennomføre tiltak med å kartlegge utbredelse av forurensning og forbedre kvaliteten på tekniske anlegg. På bakgrunn av dette ble det vedtatt å starte et sentralt 3 årig miljøprosjekt i 2010. Prosjektet skal bidra til å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samt kartlegge og rydde opp tidligere forurensning. Kartleggingen skal gjennomføres i 2011 og vil kunne gi grunnlag for å estimere eventuelt fremtidige kostnader knyttet til opprydding samt fremtidig investeringsbehov hva gjelder ytre miljø.

Note 29: Forpliktelser

Beløp i MNOK

Morselskap og konsern har inngått kontrakter per balansedag for investeringer som ikke er medtatt i årsregnskapet. Inngåtte forpliktelser er som følger

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2010	2009	2010	2009
Varige driftsmidler	598,4	448,4	641,7	760,3
Sum	598,4	448,4	641,7	760,3

Note 30: Nærstående parter

Beløp i MNOK

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

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

KONSERNSELSKAP

Mellomværende med selskap i samme konsern

Avinor AS per 31.12.10	Oslo Lufthavn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings-selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS	Sola Hotel Eiendom AS	Sum
Lån til foretak i samme konsern	1 371,3	0,0	0,0	55,0	60,0	60,0	1 546,3
Fordringer	423,7	1,4	20,3	5,4	3,1	2,5	456,4
Sum fordringer	1 795,0	1,4	20,3	60,4	63,1	62,5	2 002,7
Annen kortsiktig gjeld	963,6	40,0	30,5	65,2	21,8	1,8	1 122,8
Sum gjeld	963,6	40,0	30,5	65,2	21,8	1,8	1 122,8

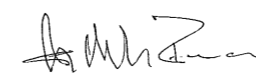
Avinor AS per 31.12.09	Oslo Lufthavn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings-selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS	Sola Hotel Eiendom AS	Sum
Lån til foretak i samme konsern	1 371,3	0,0	0,0	55,0	60,0	60,0	1 546,3
Fordringer	379,4	1,0	19,5	4,4	1,8	0,9	407,0
Sum fordringer	1 750,7	1,0	19,5	59,4	61,8	60,9	1 953,3
Annen kortsiktig gjeld	816,3	17,1	39,7	50,0	0,6	0,0	923,7
Sum gjeld	816,3	17,1	39,7	50,0	0,6	0,0	923,7

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør MNOK 1 371,3 per 31.12.2010. 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, Værnes Eiendom AS og Sola Hotel Eiendom AS utgjør henholdsvis MNOK 55, MNOK 60 og MNOK 60 per 31.12.2010. 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 375,0 mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS.

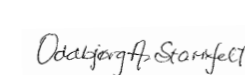
ERKLÆRING FRA STYRET OG DAGLIG LEDER


Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2010 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet. Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

Oslo, 31. mars 2011
Styret i Avinor


Ola Mørkvad Rinnan
Styrets leder


Kristin Vangdal
Nestleder


Oddbjørg A. Starrfelt


Petter Jansen


Marianne Njåstein


Dag Hårstad


Christian Berge


Helge Løbergli


Ingrid Synnøve Brøndryen


Torunn Sneltevdal


Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

REVISORSBERETNING



PricewaterhouseCoopers AS
Postboks 748 Sentrum
NO-0106 Oslo
Telefon 02316

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2010, resultatregnskap, utvidet resultatregnskap, endringer i egenkapital og kontantstrøm for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utføre revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapet og konsernet Avinor AS' finansielle stilling per 31. desember 2010 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at 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.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag ISAE 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller begrenset revisjon av historisk finansiell informasjon" mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 31. mars 2011
PricewaterhouseCoopers AS

Pål Odegård
Statsautorisert revisor



Postadresse: Avinor AS, Postboks 150, 2061 GARDERMOEN
Besøksadresse: Oslo Atrium, Dronning Eufemias gate 6, 0191 OSLO
Telefon: +47 815 30 550, Telefaks: +47 6481 2001, www.avinor.no

