



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.meld. nr. 48

(2008–2009)

---

Om verksemda i Avinor AS





# Innhald

<b>1</b>	<b>Innleiing og samandrag</b> .....	5	4.1.6	Flysikringstenesta .....	27
1.1	Innleiing .....	5	4.2	Kommentarar frå	
1.2	Samandrag .....	6		Samferdselsdepartementet .....	27
<b>2</b>	<b>Den statlege eigarskapen i Avinor</b> .....	10	<b>5</b>	<b>Avinors planar for 2008–2010</b> .....	28
2.1	Nærare om Avinor .....	10	5.1	Strategiane til Avinor .....	28
2.2	Om styringa av Avinor .....	11	5.1.1	Tryggleik .....	28
<b>3</b>	<b>Viktige rammevilkår for Avinor</b> .....	14	5.1.2	Økonomi .....	29
3.1	Marknadsutvikling og konkurransesituasjon .....	14	5.1.3	Kundar .....	30
3.1.1	Marknadsutvikling .....	14	5.1.4	Samfunn og miljø .....	31
3.1.2	Konkurransesituasjon .....	15	5.1.5	Arbeidsmiljø .....	31
3.2	Samferdselsdepartementet som forvaltar av den statlege eigarskapen .....	15	5.1.6	Flysikringstenesta .....	31
3.2.1	Samfunnspålagde oppgåver .....	15	5.2	Kommentarar frå	
3.2.2	Samfunnsansvar .....	15	5.2.1	Samferdselsdepartementet .....	32
3.2.3	Leiarløner .....	16	5.2.2	Tryggleik .....	32
3.2.4	Tilhøvet til Forsvaret .....	16	5.2.3	Økonomi .....	33
3.2.5	Målbruk .....	17	5.2.4	Kundar .....	34
3.2.6	Produksjon av VFR-kart .....	17	5.2.5	Samfunn og miljø .....	34
3.3	Samferdselsdepartementet som styresmakt for luftfarten .....	17	5.2.6	Arbeidsmiljø .....	34
3.3.1	Regelverk utvikla i Noreg .....	18		Flysikringstenesta .....	34
3.3.2	EU/EØS-regelverk .....	18	<b>6</b>	<b>Finansielle spørsmål</b> .....	36
3.3.3	Takstpolitikk .....	20	6.1	Avkastningsmål .....	36
3.3.4	Løyvepolitikk .....	21	6.2	Verdivurdering .....	36
3.4	Samferdselsdepartementet som tilskotsstyresmakt .....	21	6.3	Finansiell stilling .....	37
3.5	Staten som miljøstyresmakt .....	22	6.4	Utbyttepolitikk .....	38
3.6	Staten som lovgjevar elles .....	23	<b>7</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvensar</b> .....	40
<b>4</b>	<b>Verksemda i Avinor 2005–2007</b> ..	24	<b>Vedlegg</b>		
4.1	Rapportering frå Avinor .....	24	1	Vedtekter for Avinor AS .....	41
4.1.1	Tryggleik .....	24	2	Plan for virksomheten 2008–2010 (§ 10 plan) .....	43
4.1.2	Økonomi .....	24	3	Brev frå Avinor til Samferdselsdepartementet av 06.10.2008 .....	84
4.1.3	Kundar .....	25	4	Brev frå Avinor til Samferdselsdepartementet av 15.12.2008 .....	87
4.1.4	Samfunn og miljø .....	26			
4.1.5	Arbeidsmiljø .....	26			





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.meld. nr. 48

(2008–2009)

## Om verksemda i Avinor AS

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 19. juni 2009,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing og samandrag

#### 1.1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg med dette fram ei stortingsmelding om verksemda i Avinor AS for perioden 2008–2010. Avinor AS vart skipa i 2003 ved at Luftfartsverket, som den gongen var ei forvaltningsbedrift, vart omdanna til eit statsaksjeselskap under namnet Avinor AS. Med statsaksjeselskap meiner ein eit selskap der staten eig alle aksjane. Forvaltninga av eigarskapen til selskapet vart lagd til Samferdselsdepartementet, og samferdselsministeren er generalforsamling i selskapet.

Etter det styringsopplegget som vart etablert då Avinor vart skipa, skal Samferdselsdepartementet leggje fram ei stortingsmelding om verksemda i selskapet annakvart år, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003) og Budsjett-innst. S.nr. 13 Tl.01 (2002–2003). Siste gongen ei slik melding vart lagd fram var i 2006, jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) og Inst. S. nr. 142 (2006–2007).

Samferdselsdepartementet forvaltar den statlege eigarskapen til Avinor, er overordna styresmakt for luftfarten og kan òg gjere framlegg om at Stortinget skal løyve midlar til Avinor. Meldingane skal ta utgangspunkt i den rolla departementet

har som forvaltar av den statlege eigarskapen. Førremålet med dei såkalla eigarmeldingane er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet sidan den førre meldinga. Vidare skal meldingane orientere om planane og strategiane til selskapet for dei neste åra, og gjere greie for korleis Samferdselsdepartementet vurderer desse planane og strategiane.

Fram til no har Samferdselsdepartementet lagt fram eigarmeldinga for Avinor annakvart år. Dei overordna strategiane for Avinor har i hovudsak lege fast sidan selskapet vart skipa i 2003, og kjem heller ikkje til å bli endra med denne meldinga. I tida framover tek Samferdselsdepartementet sikte på å leggje fram ei eigarmelding for Avinor kvart fjerde år, dvs. ein gong pr. stortingsperiode. Meldingane vil bli lagde fram oftare dersom det skulle vere behov for det.

Den såkalla § 10-planen frå Avinor for perioden 2008–2010 dannar hovudgrunnlaget for denne meldinga. Avinor sende planen over til Samferdselsdepartementet den 15. august 2008. Den 6. oktober 2008 sende Avinor vidare eit innspel om Avinors engasjement i utviklinga av det felles-europeiske luftrommet. Hausten 2008 utarbeidde dessutan Avinor ein oppdatert finansiell prognose

på bakgrunn av den internasjonale finanskrisa. Prognosen vart send over til Samferdselsdepartementet den 15. desember. § 10-planen og dei to breva følger meldinga som trykte vedlegg.

Meldinga byggjer elles på ei verdivurdering av Avinor som konsulentselskapet Ernst & Young utførde på vegner av Samferdselsdepartementet, og som vart lagd fram den 9. september 2008. Som følgje av verknadene av finanskrisa utarbeidde Ernst & Young dessutan ein tilleggsrapport om rammevilkåra for Avinor og ei oppdatering av verdivurderinga, som vart lagd fram den 4. mars 2009. Dei to rapportane frå Ernst & Young følger meldinga som utrykte vedlegg.

#### *Tiltakspakke for Avinor*

Avinor står overfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Den internasjonale finanskrisa har forsterka desse utfordringane. Avinor har varsla at selskapet mellombels vil utsetje utbetringar på fem lufthamner (Bergen/Flesland, Sandane/Anda, Kristiansund/Kvernberget, Røst og Tromsø/Langnes). Konsekvensen av dette kan vere at Luftfartstilsynet gjev pålegg om kompensierende tiltak som kan redusere transportstandarden på desse lufthamnene.

I samband med denne meldinga legg Samferdselsdepartementet fram ei tiltakspakke for Avinor på rundt 900 millionar kroner for 2009. Tiltakspakka har følgjande innhald:

- Regjeringa vil fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009).
- Det blir ikkje teke ut utbyte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbyte i 2009 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner.
- Avdragsfritak i 2009 for statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga, tilsvarande 388,8 millionar kroner, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009) og Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane som Avinor har varsla vil bli utsette, kan gjennomførast.

Samferdselsdepartementet vil sjå til at pakka blir gjennomført i tråd med reglane for statsstøtte i EØS-avtala.

I tillegg vil Samferdselsdepartementet innføre ein ny utbytemodell frå og med 2010 som vil kun-

ne gje om lag 250 millionar kroner mindre i utbyte frå Avinor dei neste fem åra.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at tiltakspakka og den nye utbytepolitikken skal medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar. Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

## 1.2 Samandrag

### *Kapittel 2: Den statlege eigarskapen i Avinor*

Samfunnsoppdraget til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for den sivile sektoren og ei samla flysikringsteneste for den sivile og den militære sektoren. Avinor skal i størst mogleg grad finansiere verksemda gjennom eigne inntekter frå hovudverksemda og forretningsverksemd i tilknytning til lufthamnene. Internt i selskapet skal det skje ei samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønsame og ulønsame einingar. Føremålet med den statlege eigarskapen i Avinor er å oppfylle sektorpolitiske mål, og ikkje fyrst og fremst å skape størst mogleg bedriftsøkonomisk overskot i selskapet. Sidan det er sektorpolitiske mål knytte til eigarskapen, blir eigarskapen forvalta av Samferdselsdepartementet.

Dei overordna rammene for Avinor blir fastlagde gjennom eigarmeldingane og Stortinget si behandling av desse meldingane. Eigarmeldingane byggjer på planane som Avinor etter § 10 i vedtektene til selskapet skal leggje fram for samferdselsministeren kvart år. Samferdselsdepartementet har ansvaret for at eigarstyringa av Avinor blir utført i tråd med overordna føringar frå Stortinget gjennom behandlinga av eigarmeldingane.

Som forvaltar av den statlege eigarskapen er samferdselsministeren generalforsamling i Avinor. Dette inneber at samferdselsministeren peikar ut eigarrepresentantane til styret og fastset føremålet og vedtektene for selskapet. På det økonomiske området fastset Samferdselsdepartementet krav til avkastning og utbyte på den kapitalen staten har skote inn i selskapet. For Avinor nyttar staten òg eigarrolla til å definere kva samfunnsplagde oppgåver selskapet skal utføre.

Styret og den daglege leiinga er ansvarlege for den daglege forvaltninga av selskapet. Hovudoppgåva for styret er å medverke med kompetansen sin til at selskapet blir drive på ein best mogleg



måte innanfor dei rammene som blir trekte opp av Samferdselsdepartementet og Stortinget.

I eigaroppfølginga av Avinor i tida framover vil Samferdselsdepartementet vere særleg oppteke av konsekvensane av den internasjonale finanskrisa, investerings- og finansieringsutfordringane i selskapet, kostnadsutviklinga, mangelen på flygeleiarar og kundemerkeemda i selskapet.

### *Kapittel 3: Viktige rammevilkår for Avinor*

Utviklinga i Avinor blir påverka av marknadsutviklinga, konkurransesituasjonen og rammevilkår som blir fastsette av Samferdselsdepartementet og staten elles som eigar og styresmakt.

I perioden 2003–2008 var det ein sterk vekst i talet på passasjerar som reiste via lufthamnene i Avinor. På slutten av 2008 byrja trafikken å gå ned, og denne nedgangen har halde fram i 2009. Avinor ventar at den negative utviklinga vil halde fram dei neste par åra.

Som forvaltar av den statlege eigarskapen definerer Samferdselsdepartementet samfunnsoppdraget til Avinor. I tillegg pålegg eigaren Avinor å utføre ei rekkje samfunnsplagde oppgåver. Dette er oppgåver som selskapet ikkje ville ha utført dersom kommersielle omsyn skulle vere styrande. Regjeringa har vidare som mål at selskap med statleg eigarskap skal vere leiande i arbeidet med samfunnsansvar. Dette er tilhøve som selskapa vil vere tente med å ta seg av på lang sikt, og som selskapa bør ta omsyn til også ut frå kommersielle vurderingar. Avinor skal elles følgje retningslinene for leiarløner i selskap der staten er ein viktig eigar. I Noreg har det vore ein tradisjon for samarbeid mellom Forsvaret og Avinor. Dette er eit samarbeid begge partar har tent på, og som skal halde fram. Som eigar vil Samferdselsdepartementet følgje opp målbruken i Avinor.

Som overordna styresmakt for luftfarten i Noreg fastset Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet regelverk som har konsekvensar for Avinor. Forskrifta om utforming av store flyplassar vil få mykje å seie for Avinor dei neste åra. På EØS-området vil lovgjevinga om det felleseuropeiske luftrommet ha konsekvensar for flysikkerstena i Avinor i tida framover.

Samferdselsdepartementet opptretr vidare som takststyresmakt overfor Avinor. Selskapet står framfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I samband med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010, har departe-

mentet bede Avinor om å utarbeide eitt framlegg der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år, og eit anna framlegg der ein legg opp til å auke inntektene til Avinor gjennom å auke avgiftene. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultatata av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Samferdselsdepartementet kan òg gjere framlegg om at Stortinget skal løyve midlar til Avinor. Regjeringa vil fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak. Saman med dei andre tiltaka i tiltakspakka og den nye utbytepolitikken, skal tilskotet medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar.

Miljøtiltak frå styresmaktene vil få konsekvensar for Avinor på fleire område. Luftfarten verkar inn på miljøet gjennom støy, bruk av areal og utslipp til luft og grunn. På ei rekkje av desse områda har Stortinget sett nasjonale miljømål. Den største miljøutfordringa innanfor luftfarten er å få på plass internasjonale verkemiddel for å avgrense klimagassutslippa frå den internasjonale luftfarten. Det er elles knytt somme utfordringar til støy frå luftfarten.

### *Kapittel 4: Verksemda i Avinor 2005–2007*

Avinor leverte gode resultat på dei fleste område i perioden. Arbeidet med å halde oppe og vidareutvikle flytryggleiken heldt fram, og selskapet hadde samla sett ei god økonomisk utvikling. Samferdselsdepartementet er nøgd med at det interne samarbeidsklimaet i Avinor vart betra og at det no er ro i selskapet. Departementet stiller seg elles bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av det felleseuropeiske luftrommet.

På den negative sida kjem kapasitetssituasjonen i flysikkerstena og kostnadsutviklinga i konsernet, som framleis gjev grunn til uro. Noko av kostnadsveksten kan forklarast med reglar som styresmaktene har innført. Avinor har likevel eit sjølvstendig ansvar for å gjennomføre tiltaka på ein mest mogleg effektiv måte.

### *Kapittel 5: Avinors planar for 2008–2010*

Avinor er i ferd med å utvide tryggleiksområda rundt rullebanene i tråd med forskrifta om utforming av store flyplassar. Dette vil gje høgare tryggleik på alle lufthamnene i Avinor. I Soria Moria-erklæringa er det vidare slått fast at betre innflygingsutstyr skal sikre best mogleg tryggleik og

regularitet på kortbaneflyplassane. For Samferdselsdepartementet er det viktig at begge desse prosjekta blir gjennomførde som planlagt.

Avinor står overfor store investeringar dei neste åra og har utfordringar med å finansiere investeringane. Konsekvensane av den internasjonale finanskrisa for passasjeretalet og inntektene i Avinor har forsterka denne utfordringa. Avinor står difor overfor krevjande investeringsavgjerder i tida framover, der selskapet må balansere omsynet til å gjere bedriftsøkonomisk lønsame investeringar som medverkar til å sikre ei berekraftig økonomisk utvikling i selskapet på lang sikt, mot bedriftsøkonomisk ulønsame investeringar i tryggleikstiltak som er viktige for å halde ved lag dagens transportstandard.

Våren 2009 varsla Avinor at selskapet ville utsetje investeringar i tryggleiksområde på fem lufthamner. Samferdselsdepartementet legg til grunn at tiltakspakka og den nye utbytepolitikken, som blir presentert i denne meldinga, skal medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar. Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

Regjeringa er oppteken av at alle skal ha lik rett til deltaking i samfunnet. Styresmaktene vil sjå til at Avinor og dei andre lufthamneigarane i Noreg følgjer opp krava i den nye diskriminerings- og tilkomstlova, og likeins forsikre seg om at lufthamnene oppfyller krava i minstestandarden for assistenttenester til flypassasjerar med redusert funksjonsevne. Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet sett i gang ein prosess i samråd med Barne- og likestillingsdepartementet for å vurdere om sektorlovgevinga på luftfartsområdet kjem måla i diskriminerings- og tilkomstlova i møte. I dette arbeidet vil også organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne bli inviterte, og alle partar i saka vil bli høyrde.

Spørsmålet om rettane til personar med redusert funksjonsevne er også noko Samferdselsdepartementet vil følgje opp som forvaltar av den statlege eigarskapen til Avinor. Departementet vil i denne samanhengen peike på at det er viktig at organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne, blir trekte inn i planprosessane på eit tidleg tidspunkt ved nybygg og ombyggingar, slik at dei løysingane som blir valde, i størst mogleg grad kan ta omsyn til behova til flest mogleg av dei reisande.

Avinor deltek i ulike tiltak som skal medverke til at veksten i klimagassutsleppa frå luftfarten kan bremsast. Avinor har også ambisjonar om å medverke til å auke kollektivdelen i transporten til og frå lufthamnene. Samferdselsdepartementet er oppteke av at Avinor prioriterer dette arbeidet. Samferdselsdepartementet er vidare oppteke av at Avinor held fram med det arbeidet selskapet tek del i for å vidareutvikle reiselivet i Noreg. Reiselivet er ei viktig næring for Noreg, særleg for distrikta, og ei styrking av denne næringa vil medverke både til regional utvikling og til å gje inntekter til landet. Som ein lekk i oppfølginga av nordområdestrategien til Regjeringa er Avinor i ferd med å vurdere om det er mogleg å betre innflygingstilhøva til Kirkenes lufthamn, Høybuktmoen. Regjeringa vil kome attende til saka når det ligg føre eit tilstrekkeleg grunnlag for å ta ei avgjerd.

Innanfor flysikringstenesta vil det framleis vere mangel på flygeleiarar i fleire år framover. Samferdselsdepartementet vil, både som eigar av Avinor og som styresmakt for luftfarten, gje spørsmåla om kapasitet og kostnader i flysikringstenesta høg prioritet. Samferdselsdepartementet stiller seg bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av det felleseuropeiske luftrommet. For departementet er det vidare viktig at Avinor held fram arbeidet med å flytte undervegskontrollen for Aust-Noreg frå Røyken til Stavanger.

#### *Kapittel 6: Avkastning, verdivurdering, finansiell stilling og utbyte*

Avinor har ikkje nådd avkastningsmålet fram til no, og Samferdselsdepartementet vil vurdere nærare om det er riktig at staten skal krevje same avkastning frå dei regionale lufthamnene som frå resten av lufthamnene i Avinor.

Ei uavhengig verdivurdering frå september 2008 viser at marknadsverdien av eigenkapitalen i Avinor hadde gått svakt ned sidan den førre verdivurderinga frå 2005. I samband med utarbeidinga av årsrekneskapen for 2008 har Avinor kome fram til at det ikkje er grunnlag for å skrive ned eigenkapitalen i selskapet.

Med unntak av Gardermoen-utbygginga, som vart finansiert gjennom eit lån frå staten, har Luftfartsverket og seinare Avinor tradisjonelt finansiert investeringane sine utan låneopptak. For å skaffe finansiering til investeringane som selskapet står overfor dei neste åra, har Avinor teke til å låne pengar i den private marknaden.



Tiltakspakka og den nye utbytepolitikken vil til saman medverke til at Avinor kan investere meir utan å ta opp meir lån og utan at eigenkapitalprosenten blir svekt. Utviklinga i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følge den finansielle stillinga for Avinor nøye i tida framover.

I den nye utbytemodellen som blir presentert i denne meldinga, skal forventa utbytte fastsetjast for ein lengre periode, typisk tre til fem år, og utgjere ein prosentsats av årsresultatet i konsernet etter skatt. For Avinor legg Samferdselsdepartementet til grunn ei forventning om 50 prosent utbytte dei neste tre til fem åra. Utbyttet skal fastsetjast kvart einskilt år. Det skal takast omsyn til dei spesielle utfordringane Avinor står overfor når utbyttet skal fastsetjast dei næraste åra.

Den nye utbytemodellen gjeld frå og med 2010. Ordinært utbytte i 2009 for rekneskapsåret 2008 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner. Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor vil det ikkje bli teke ut utbytte frå selskapet i 2009 for rekneskapsåret 2008.

#### *Kapittel 7: Økonomiske og administrative konsekvensar*

Regjeringa vil fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak. Det blir vidare ikkje teke ut utbytte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbytte i 2009 for rekneskapsåret 2008 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner. I samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2009

ligg det dessutan inne avdragsfritak for 2009 tilsvarende 388,8 millionar kroner på statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga.

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane som Avinor har varsla vil bli utsette, kan gjennomførast.

Samferdselsdepartementet vil sjå til at tiltaka blir gjennomførde i tråd med reglane for statsstøtte i EØS-avtala.

Samferdselsdepartementet vil innføre ein ny utbytemodell for Avinor frå og med 2010. Innanfor denne modellen legg departementet til grunn ei forventning om at utbyttet frå Avinor skal utgjere 50 prosent av overskotet etter skatt dei neste tre til fem åra. Samanlikna med dagens utbytemodell fører dette til at utbyttet blir redusert med om lag 250 millionar kroner i femårsperioden 2010–2014.

Samferdselsdepartementet opptrer som takststyresmakt overfor Avinor. Selskapet står framfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I samband med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010, har departementet bede Avinor om å utarbeide eitt framlegg der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år, og eit anna framlegg der ein legg opp til å auke inntektene til Avinor gjennom å auke avgiftene. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultata av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er usikker, og Samferdselsdepartementet vil følge situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

Elles ligg det ikkje andre framlegg i meldinga som vil få økonomiske eller administrative konsekvensar.

## 2 Den statlege eigarskapen i Avinor

### 2.1 Nærare om Avinor

#### *Føremålet med den statlege eigarskapen*

Det overordna målet for transportpolitikken til Regjeringa er å tilby eit effektivt, sikkert og miljøvenleg transportsystem med god tilkomst for alle. Transportsystemet skal dekkje samfunnet sitt behov for transport og fremje regional utvikling, jf. stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 (St.meld. nr 16 (2008–2009) og Innst. S. nr. 300 (2008–2009)).

Eit landsomfattande luftfartstilbod er viktig for å oppnå regional utvikling og for å halde oppe busetjing og sysselsetjing i alle delar av landet. Samfunnsoppdraget til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for den sivile sektoren og ei samla flysikringsteneste for den sivile og den militære sektoren.

Stortinget og Regjeringa avgjer kva lufthamner Avinor skal drive. For ein gjennomgang av ulike spørsmål rundt lufthamnstrukturen blir det vist til Nasjonal transportplan 2010–2019.

I den førre eigarmeldinga vart det presisert at Avinor ikkje mellombels kan stengje eller redusere opningstidene vesentleg på ei lufthamn utan å ta dette opp med Samferdselsdepartementet, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007). Samferdselsdepartementet vil i denne meldinga også presisere at Avinor heller ikkje kan gjere vedtak som kan føre til at transportstandarden blir vesentleg redusert på andre måtar på ei lufthamn, utan å ta dette opp med Samferdselsdepartementet.

Avinor skal i størst mogleg grad finansiere verksemda gjennom eigne inntekter frå hovudverksemda og forretningsverksemd i tilknytning til lufthamnene. Internt i selskapet skal det skje ei samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønsame og ulønsame einingar.

Føremålet med den statlege eigarskapen i Avinor er å oppfylle sektorpolitiske mål, og ikkje fyrst og fremst å skape størst mogleg bedriftsøkonomisk overskot i selskapet. Sidan det er sektorpolitiske mål knytte til eigarskapen, blir eigarskapen forvalta av Samferdselsdepartementet.

#### *Tilknytingsform til staten og intern organisering*

Mellom anna for å gje Avinor fridom i forretningsdrifta har staten valt å organisere Avinor som eit statsaksjeselskap.

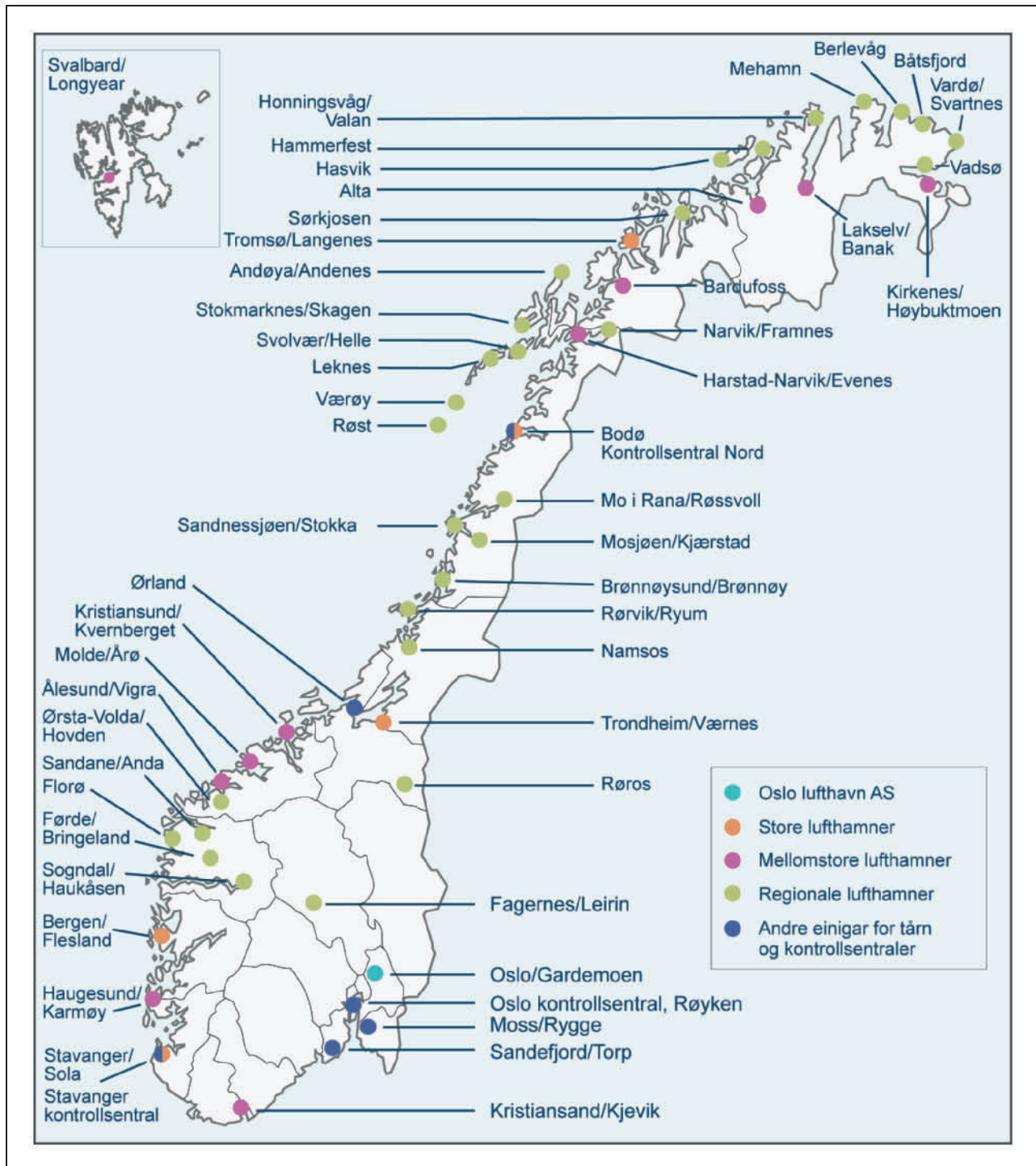
I Soria Moria-erklæringa (sjå nedanfor) tok Regjeringa til orde for å evaluere organiseringa av Avinor. Evalueringa vart gjennomført i 2006. I evalueringa gjekk Samferdselsdepartementet inn for at Avinor skulle halde fram som eit statsaksjeselskap under Samferdselsdepartementet, og at selskapet framleis skulle ha ansvaret både for lufthamner og flysikringstenester. Resultata av evalueringa vart presenterte i den førre eigarmeldinga, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007). Stortinget slutta seg til konklusjonane frå Samferdselsdepartementet, jf. Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

Konkret har Avinor ansvaret for 46 statlege lufthamner. 12 av lufthamnene blir drivne i samarbeid med Forsvaret. Avinor har vidare ansvaret for 48 kontrolltårn og tre kontrollsentralar. I tillegg til kontrolltårna på sine eigne lufthamner har Avinor ansvaret for tårntenesta på Sandefjord lufthamn, Torp, og på dei militære lufthamnene Rygge og Ørland. På Rygge og Ørland er det òg ein sivil del, der andre operatørar enn Avinor står for lufthamndrifta.

Morselskapet Avinor AS er delt inn i divisjonar for store, mellomstore og regionale lufthamner og ein eigen flysikringsdivisjon. Oslo lufthamn, Gardermoen, er skild ut i eit eige dotterselskap, Oslo Lufthavn AS. Figur 2.1 gjev ei oversikt over dei ulike einingane i Avinor.

Konsernet Avinor omfattar elles dei fem dotterselskapa Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS, Værnes Eiendom AS og Sola Hotell Eiendom AS. Dette er eignedomsselskap som driv med utleige av hotell, parkeringshus og eit kontorbygg. Hotella er leigde ut til private drivarar, medan parkeringshusa er leigde ut til Avinor sjølv. Kontorbygget, som ligg på Gardermoen, blir delvis nytta av Avinor sjølv, og delvis leigt ut til eksterne leietakarar.

Når ikkje anna er sagt, blir det med *Avinor* i denne meldinga meint heile konsernet.



Figur 2.1 Lufthamner, tårn og kontrollsentralar i Avinor

## 2.2 Om styringa av Avinor

### Den statlege eigarstyringa

Dei overordna rammene for Avinor blir fastlagde gjennom eigarmeldingane og Stortinget si behandling av desse meldingane. Eigarmeldingane byggjer på planane som Avinor etter § 10 i vedtek-

tene til selskapet skal leggje fram for samferdselsministeren kvart år.

§ 10-planane skal omfatte heile verksemda, medrekna dotterselskap, og skal gje ei oversikt over:

- Hovudverksemda i konsernet dei neste åra, medrekna større omorganiseringar, vidareutvikling av verksemdar som selskapet driv i dag, og utvikling av nye verksemdar.

- Den økonomiske utviklinga i konsernet, medrekna utviklinga i luftfartsavgiftene.
- Investeringsnivået i konsernet, medrekna tilpassing av infrastrukturen til det statlege kjøpet av flyrutetenester.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for at eigarstyringa av Avinor blir utført i tråd med overordna føringar frå Stortinget gjennom behandlinga av eigarmeldingane.

I eigarstyringa tek Samferdselsdepartementet vidare utgangspunkt i dei overordna måla for transportpolitikken til Regjeringa, strategien for norsk luftfart – som Regjeringa la fram våren 2008 – og den politiske plattformen for Regjeringa (Soria Moria-erklæringa). I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lagt følgjande mål for luftfarten:

- Både kortbanenettet og stamlufthamnene er ein viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikrast eit flyplassnett som gjev eit tidhøveleg flytilbod i heile landet. Ordninga med at overskotsflyplassar betaler for dei ulønsame flyplassane skal vidareførast.
- Dagens lufthamnstruktur skal haldast oppe, så sant det ikkje er eit uttrykt ynske lokalt om å leggje ned ein flyplass. Dette må i tilfelle skje etter ein grundig prosess, der alle som saka gjeld, har vorte høyrde.
- Best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom betre innflygingsutstyr på flyplassane.
- I samarbeid med leiinga og dei tilsette skal organiseringa av Avinor evaluerast, med sikte på å ta best mogleg vare på samfunnsomsyn, særleg flytryggleik.
- I eigarstyringa tek Samferdselsdepartementet elles utgangspunkt i prinsippa for god eigarstyring og selskapsleiing, slik dei er nedfelte i St.meld. nr. 13 (2006–2007) *Et aktivt og langsiktig eierskap* og Innst. S. nr. 163 (2006–2007).

Som forvaltar av den statlege eigarskapen er samferdselsministeren generalforsamling i Avinor. Dette inneber at samferdselsministeren peikar ut eigarrepresentantane til styret og fastset føremålet og vedtektene for selskapet. Etter § 10 i vedtektene skal styret leggje saker som har mykje å seie for samfunnet, eller som treng ei prinsipiell avklaring, fram for samferdselsministeren. Dette sikrar at samferdselsministeren blir kjend med sakene og får høve til å gripe inn, dersom ho eller han finn det naudsynt. Dersom samferdselsministeren ynskjer å gje pålegg til styret, skal dette skje gjennom vedtak i ei generalforsamling.

Samferdselsdepartementet har sett i gang ein prosess der departementet mellom anna gjennomgå vedtektene for selskapa «sine». Føremålet med gjennomgangen er å oppdatere og harmonisere vedtektene mellom dei ulike selskapa under Samferdselsdepartementet.

På det økonomiske området fastset Samferdselsdepartementet krav til avkastning og utbytte på den kapitalen staten har skote inn i selskapet. Samferdselsdepartementet kan vidare gjere framlegg for Stortinget om at staten skal skyte inn ny eigenkapital i selskapet. For Avinor nyttar staten òg eigarrolla til å definere kva samfunnsplagde oppgåver selskapet skal utføre.

#### *Andre statlege verkemiddel overfor Avinor*

Samferdselsdepartementet forvaltar den statlege eigarskapen til Avinor, er overordna styresmakt for luftfarten og kan òg gjere framlegg om at Stortinget skal løyve midlar til Avinor.

Dei ulike rollene Samferdselsdepartementet har overfor Avinor, gjev departementet høve til å føre ein heilskapleg politikk overfor selskapet, og til å sjå politikken overfor Avinor i samheng med ein heilskapleg luftfarts- og samferdselspolitikk. Samstundes er Samferdselsdepartementet medvite om ikkje å blande dei ulike rollene overfor Avinor på ein uheldig måte.

#### *Rolla til styret*

Styret og den daglege leiinga er ansvarlege for den daglege forvaltninga av selskapet. Ved at Avinor er organisert som eit aksjeselskap, er det lagt opp til at selskapet skal ha fridom på forretningsområdet.

Hovudoppgåva for styret er å medverke med kompetansen sin til at selskapet blir drive på ein best mogleg måte innanfor dei rammene som blir trekte opp av Samferdselsdepartementet og Stortinget. Styret er vidare ansvarleg for å tilsetje dagleg leiar og har ein kontrollfunksjon overfor leiinga i selskapet på vegner av eigaren. I tråd med eigarstyringsprinsippa for staten bør styret ha ein plan for arbeidet sitt. Styret bør vidare syte for å utvikle kompetansen sin og bør òg evaluere sitt eige arbeid.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at eigarrepresentantane i styret til Avinor skal ha kunnskap om sektoren og bedriftsøkonomi og røynsle frå leiing av store konsern. For departementet er det vidare viktig at representantane ikkje har så mange stillingar og verv at det svek-

kjer kapasiteten deira til å greie styrevervet i Avinor på ein god måte. Departementet tek òg omsyn til at medlemene i styret bør ha ein variert bakgrunn både når det gjeld kjønn, alder og geografisk, kulturell og sosial bakgrunn.

#### *Risikoområde for eigaren*

Hovudføremålet med den statlege eigarskapen til Avinor er å oppfylle sektorpolitiske mål innanfor ei ramme av samfinansiering og størst mogleg grad av eigenfinansiering. I arbeidet med denne meldinga har Samferdselsdepartementet identifisert ein del utfordringar som gjev risiko for at Avinor ikkje oppnår desse måla.

Risikofaktorar på det økonomiske området er:

- Store investerings- og finansieringsutfordringar

- Uvisse om utviklinga i talet på flypassasjerar og inntekter
- Høg kostnadsvekst

Andre risikoområde er:

- Mangel på flygeleiarar gjev risiko for at Avinor ikkje kan tilby dei flysikringstenestene brukarane spør etter.
- Avinor er stort sett einetilbydar eller monopolist. Dette gjev ein risiko for at selskapet ikkje tek tilstrekkeleg omsyn til ynska og behova til kundane og ikkje driv effektivt nok.

Dette er område som Samferdselsdepartementet vil leggje særskild vekt på i eigaroppfølginga av Avinor dei neste åra.



### 3 Viktige rammevilkår for Avinor

I dette kapitlet blir det gjort greie for marknadsutviklinga, konkurransesituasjonen og rammevilkår som blir fastsette av Samferdselsdepartementet og staten elles som eigar og styresmakt. Alt dette er tilhøve som er med på å leggje rammene for verksemda i Avinor. Dei sentrale økonomiske verkemidla for eigaren, avkastningsmål og utbytte, blir omtala særskilt i kapittel 6.

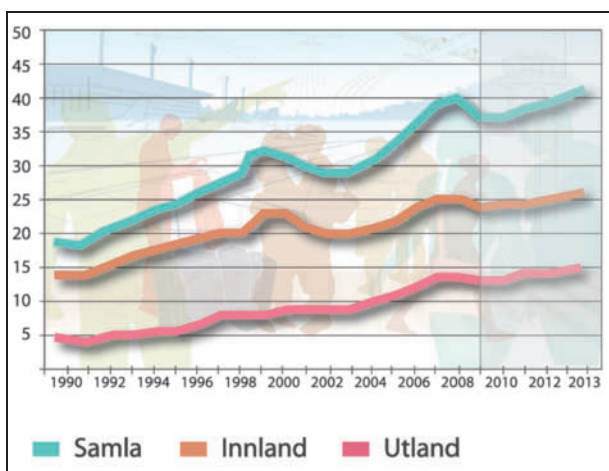
#### 3.1 Marknadsutvikling og konkurransesituasjon

##### 3.1.1 Marknadsutvikling

I 2008 var det totalt 40 millionar passasjerar som reiste til og frå lufthamnene i Avinor. Av dette var 25 millionar innanlandspassasjerar og 14 millionar utanlandspassasjerar. Dette tilsvara rundt 13 millionar flyreiser innanlands og rundt 14 millionar reiser til og frå utlandet.

Generelt heng utviklinga i flytrafikken saman med den økonomiske utviklinga i samfunnet og tilhøva i marknaden for flyreiser.

Figur 3.1 viser utviklinga i talet på passasjerar komne og reiste via lufthamnene i Avinor i perioden 1990–2008. Figuren viser vidare Avinors prognosar for åra 2009–2013.



Figur 3.1 Passasjerar komne og reiste via lufthamnene i Avinor. Mill. passasjerar 1990–2008. Prognosar 2009–2013

Kjelde: Avinor

##### Perioden 1990–2008

Heile perioden er kjenneteikna av ein underliggjande veksttrend. I gjennomsnitt voks passasjeretalet med 4,4 prosent i året. Innanfor dette gjennomsnittstalet er det likevel store variasjonar. På byrjinga av 1990-talet gav Golfkrigen ein nedgang i trafikken. Økonomisk nedgang, konkursen i Color Air og hendingane 11. september 2001 medverka til nedgangen i perioden 2000–2002. Åra 2003–2008 var ein vekstperiode med ein gjennomsnittleg vekst på seks prosent i året. Auken i passasjeretalet kan forklarast med oppgangskonjunkturen i perioden og framveksten av lågprisselskapa.

Dei siste tre månadene av 2008 gjekk trafikken ned. Årsaka til dette er at den internasjonale finanskrisa byrja å påverke etterspurnaden etter flyreiser. Sett under eitt var det likevel ein trafikkvekst på 2,3 prosent i 2008.

I heile perioden voks utanlandstrafikken nesten dobbelt så fort som innanlandstrafikken. Samanlikna med dei andre landa i Europa har Noreg ein stor innanriksmarknad, og det var fyrst i 2006 at det vart gjennomført fleire utanlandsreiser enn innanlandsreiser frå lufthamnene i Avinor. Nedgangen i flytrafikken på byrjinga av 2000-talet råka heller ikkje utanlandstrafikken på same måten som innanlandstrafikken.

Dei siste åra har det vorte etablert rundt 150 nye direkteruter til utlandet frå lufthamnene i Avinor. Om lag 95 av dei nye rutene var til nye reisemål.

##### Prognose 2009–2013

Ved utgangen av mai 2009 hadde trafikken gått ned med 7,5 prosent samanlikna med dei tre fyrste månadene i 2008.

På bakgrunn av prognosar frå Statistisk sentralbyrå utarbeider Avinor med jamne mellomrom framskrivingar for passasjeretalet på lufthamnene sine. I den siste prognosen går Avinor ut frå ein nedgang på sju prosent i 2009. I tråd med utsiktene for den norske økonomien dei neste åra reknar Avinor med ei svak utvikling i passasjeretalet i



2010, medan trafikken er venta å ta seg opp att frå og med 2011.

### 3.1.2 Konkurransesituasjon

Med 46 lufthamner spreidde over heile landet har Avinor ein dominerande posisjon innan drifta av lufthamner i Noreg. 96 prosent av passasjertrafikken på norske lufthamner går såleis over lufthamnene i Avinor. Seks lufthamner utanfor Avinor har i dag rutetrafikk. Den største har vore Sandefjord lufthamn, Torp. I 2004 gav Bondevik II-regjeringa løyve til sivil lufthamndrift på Rygge militære flystasjon. Moss lufthamn, Rygge, vart offisielt opna i byrjinga av 2008. Rygge og Torp konkurrerer til dels med Oslo lufthamn, Gardermoen, om passasjerane i det sentrale Austlandsområdet. Ut over dette har fire mindre kommunale lufthamner rute- og trafikk (Stord, Skien, Notodden og Ørland).

Avinor er i all hovudsak eineleverandør av flysikringstenester til den sivile og den militære sektoren. Tre av dei kommunale lufthamnene (Stord, Skien og Notodden) driv si eiga flygeinformasjonsteneste (AFIS).

## 3.2 Samferdselsdepartementet som forvaltar av den statlege eigarskapen

*Samfunnsoppdraget* til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for den sivile sektoren og ei samla flysikringsteneste for den sivile og den militære sektoren.

Ut over dette skal Avinor utføre meir spesifikt definerte *samfunnspålagde oppgåver*. Dette er oppgåver som selskapet ikkje ville ha utført dersom kommersielle omsyn skulle vere styrande. Staten avgjer, i eigenskap av å vere eigar, kva samfunnspålagde oppgåver Avinor skal utføre.

Regjeringa har elles som mål at selskap med statleg eigarskap skal vere leiande i arbeidet med *samfunnsansvar*. Dette er tilhøve som selskapa vil vere tente med å ta seg av på lang sikt, og som selskapa bør ta omsyn til også ut frå kommersielle vurderingar.

### 3.2.1 Samfunnspålagde oppgåver

I samband med skipinga av Avinor vart det slått fast at selskapet skal utføre dei same samfunnspålagde oppgåvene som det dåverande Luftfartsverket, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003) og Budsjett-innst. S.nr. 13 Tl.01 (2002–2003). I det føl-

gjande blir dei viktigaste samfunnspålagde oppgåvene lista opp:

- *Planlegging og utgreiing*: Avinor har ansvaret for dei forskings- og utgreiingsoppgåvene som låg i det dåverande Luftfartsverket, medrekna arbeidet med nasjonal transportplan (NTP). Avinor skal vidare utføre utgreiingar på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og elles assistere departementet i meir dagsaktuelle politiske saker.
- *Statistikk*: Avinor har fram til no hatt ansvaret for å leggje fram statistikk for alle norske lufthamner. Samferdselsdepartementet vil vurde om det er føremålstenleg at Avinor skal halde fram med å hente inn statistikk frå lufthamner utanfor Avinor som til dels kan vere konkurrentar til selskapet.
- *Ambulanseberedskap*: Avinor har eit ansvar for å halde lufthamnene opne for ambulansefly- og helikopter, både innanfor og utanfor den ordinære opningstida til lufthamnene.
- *Tilkomst*: Avinor skal leggje tilhøva til rette for flypassasjerar med redusert funksjonsevne. I tråd med nye reglar på området har lufthamnene fått ansvaret for å tilby assistanse til denne passasjergruppa. Den nye diskriminerings- og tilkomstlova stiller vidare krav om universell utforming. Sjå meir om desse regelverka i kapittel 3.3.2 og 3.6.
- *Transport til og frå lufthamnene*: Avinor skal, med dei verkemidla som står til rådvelde for selskapet, vere ein pådrivar og tilretteleggjar for at transporten til og frå lufthamnene i selskapet kan utførast med kollektive transportmiddel. I samband med utbygginga av Oslo lufthamn, Gardermoen, var det eit politisk mål at kollektivdelen i denne transporten skulle utgjere minst 50 prosent. I heile perioden etter opninga har kollektivdelen lege relativt konstant rundt 60 prosent.
- *Sivile beredskapsoppgåver*: Avinor skal medverke i det nasjonale arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap.
- *Redningstenesta*: Avinor skal medverke med innsats til Redningstenesta i Noreg på same måten som det dåverande Luftfartsverket.

### 3.2.2 Samfunnsansvar

I St.meld. nr. 13 (2006–2007) *Et aktivt og langsiktig eierskap*, jf. Innst. S. nr. 163 (2006–2007), er det lagt til grunn at selskap med statleg eigarskap skal vere leiande i arbeidet med samfunnsansvar. I meldinga er det gjort greie for ni punkt som Re-

gjeringa vil vere oppteken av i eigardialogen med selskapa.

I det følgjande gjev Samferdselsdepartementet ei generell drøfting av korleis desse ni punkta skal forståast når det gjeld Avinor. Den konkrete oppfølginga frå Avinor med kommentar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 4.

- *Omsstillingar*: Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor heile tida skal arbeide for å sikre ei mest mogleg kostnadseffektiv drift av selskapet, og at styret og leiinga opptrer ryddig og har ein god dialog med organisasjonane til dei tilsette i slike prosessar.
- *Forskning, utvikling og kompetanseoppbygging*: Avinor er ein dominerande aktør på sitt område innan luftfarten. Forsking og utgreiing er alt nemnde som ei av dei samfunnsplagde oppgåvene til Avinor, jf. kapittel 3.2.1 ovanfor.
- *Miljø*: Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor blir drive på ein måte som påverkar miljøet minst mogleg. Dei største miljøutfordringane frå luftfarten kjem likevel frå flytrafikken, som Avinor er med på å leggje til rette for ved å tilby infrastruktur. Avinor er ein stor aktør i luftfartsnæringa, som har mykje kompetanse på området. Selskapet skal difor vere ein pådrivar og tilretteleggjar for at dei negative verknadene på miljøet frå luftfartsnæringa kan reduserast. Det er elles verdt å merke seg at ein høg kollektivdel i transporten til og frå lufthamnene alt er nemnd som ei av dei samfunnsplagde oppgåvene til Avinor, jf. kapittel 3.2.1 ovanfor.
- *Helse, arbeidsmiljø og tryggleik (HMT)*: Samferdselsdepartementet føreset at Avinor følgjer opp arbeidet med helse, arbeidsmiljø og tryggleik (HMT) på ein systematisk og truverdig måte.
- *Etikk*: Samferdselsdepartementet legg til grunn at eit selskap som Avinor skal vere leiande i arbeidet med etiske spørsmål. Avinor er i stor grad er einetilbydar, og skal som statleg selskap ha ansvar for omsynet til ålmenta. Det er difor ei særskild etisk utfordring for Avinor å syte for at selskapet ikkje utnyttar denne monopolmakta på ein uheldig måte.
- *Arbeidet mot korrupsjon*: Korrupsjon kan definerast som tilfelle der personar i ansvarsfulle stillingar misbruker makta si for å oppnå personleg vinning. Samferdselsdepartementet vil vise til at korrupsjon best kan motarbeidast gjennom at ein er open og gjev innsyn. Avinor er ein stor innkjøpar på mange område, og Samferdselsdepartementet legg til grunn at selskapet har rutinar som syter for innsyn i måten innkjøpa blir gjorde på.

- *Likestilling*: Både ut frå omsynet til rettferd og omsynet til effektiv ressursutnytting legg Regjeringa vekt på at den kapasiteten og kompetansen kvinner kan medverke med i arbeidslivet, skal utnyttast best mogleg. Samferdselsdepartementet føreset at Avinor legg vinn på å vere eit føredøme når det gjeld likestillingsarbeidet i arbeidslivet.
- *Integrering og høve til karriere for andre grupper*: Deltaking i arbeidslivet er nykelen til ei vellykka integrering, og det er viktig at personar med minoritetsbakgrunn får arbeid etter kvalifikasjonane sine. Innvandrarakter med ikkje-vestleg bakgrunn kan ha større problem med å få innpass i arbeidslivet enn andre grupper. Arbeidsgjevarane må difor vere ekstra merksame på å rekruttere frå denne gruppa. Det same gjeld eldre og personar med redusert funksjonsevne. Samferdselsdepartementet legg til grunn at eit selskap som Avinor legg vinn på å vere eit førebilete på desse områda.
- *Samfunnsstryggleik*: Alle verksemdar skal sikre drifta, dei tilsette og nærmiljøet mot ulukker. Retningsliner for dette blir utarbeidde og følgde opp av fagstyresmaktene innanfor dei ulike sektorane. I NOU 2006:6 *Når sikkerheten er viktigst* er det særleg gjort greie for prinsippa for ein god tryggleikskultur i verksemdar som har ansvaret for kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar. Samferdselsdepartementet føreset at Avinor følgjer opp dette arbeidet på ein god måte.

### 3.2.3 Leiarløner

Regjeringa vil sikre moderate leiarløner i selskap der staten er ein viktig eigar, og har utarbeidd retningsliner for kva tilsetjingsvilkår leiarane bør ha i desse selskapa. Retningslinene vart sist oppdaterte den 8. desember 2006, og er eit fast vedlegg til dei årlege budsjettproposisjonane frå Nærings- og handelsdepartementet. Retningslinene slår fast at selskapa skal ha konkurransedyktige leiarløner, men at selskapa ikkje skal vere lønsleiande samanlikna med tilsvarande selskap. Tilsetjingsvilkåra for den daglege leiaren i Avinor AS følgjer som eit fast vedlegg til dei årlege budsjettproposisjonane frå Samferdselsdepartementet.

### 3.2.4 Tilhøvet til Forsvaret

For å unngå ei kostbar dublering av infrastrukturen har det i Noreg vore ein tradisjon for samarbeid mellom Forsvaret og Luftfartsverket og sei-

nare Avinor. 12 av lufthamnene i Avinor blir såleis på ulike måtar drivne i samarbeid med Forsvaret. Ni lufthammer (Oslo/Gardermoen, Kristiansand/Kjevik, Stavanger/Sola, Bergen/Flesland, Trondheim/Værnes, Harstad-Narvik/Evenes, Tromsø/Langnes, Lakselv/Banak og Kirkenes/Høybuktk-moen) er sivile lufthammer med ein militær sektor, medan tre lufthammer (Bodø, Bardufoss og Andøya/Andenes) er militære lufthammer med ein sivil sektor. Vidare er Avinor leverandør av flysikringstenester til Forsvaret. Dette er eit samarbeid begge partar har tent på, og dette samarbeidet skal halde fram.

Avinor spelar såleis ei viktig rolle i totalforsvaret av Noreg. Samstundes er det lagt til grunn at det skal vere balanse i ytingane mellom Avinor og Forsvaret. Tilhøvet mellom partane er regulert gjennom eit eige avtaleverk.

Avtaleverket blir no reforhandla med grunnlag i eit mandat frå Regjeringa. I mandatet heiter det at avtaleverket skal medverke til at den flyplasskapasiteten som er naudsynt, kan haldast opp på ein heilskapleg, langsiktig og berekraftig måte. Avtaleverket skal òg føre vidare det langsiktige og strategiske samarbeidet mellom Forsvaret og Avinor. Det overordna målet er å sikre effektiv bruk av felles samfunnsressursar innanfor gjeldande regelverk.

Bakgrunnen for reforhandlingane er at Forsvaret ikkje lenger treng å eige så store areal på lufthamnene som tidlegare, samstundes som Avinor treng meir areal som følgje av auka trafikk og nye krav frå styresmaktene (jf. forskrifta om utforming av store flyplassar som er nærare omtala i kapittel 3.3.1). Regjeringa vil vurdere nærare om areal som Forsvaret ikkje lenger treng å eige, og som er viktig for at Avinor skal kunne drive lufthamnene, bør seljast eller leigast ut direkte til Avinor.

### 3.2.5 Målbruk

I den politiske plattformen for Regjeringa (Soria Moria-erklæringa) heiter det at det er særleg viktig å sikre ei god utvikling for nynorsk.

I St.meld. nr. 35 (2007–2008) *Mål og mening*, jf. Innst. S. nr. 184 (2008–2009), er spesiell tilrettelegging for at nynorsk skal bli meir reelt likestillt med bokmål, lista opp som eit av fem overordna språkpolitiske mål. For å oppnå desse måla skal alle departementa ta ansvar for språkpolitikken, mellom anna når det gjeld å fremje bruken av nynorsk.

Det har vore lagt til grunn at statsaksjeselskapa ikkje er omfatta av mållova, men at departe-

menta som forvaltar den statlege eigarskapen i desse selskapa, skal fastsetje tilpassa retningslinjer for målbruken. For Avinor var det opphavleg fastsett i § 12 i vedtektene at selskapet skulle følgje prinsippa i mållova «så langt råd er», men likevel ikkje slik at dette utgjorde noka nemnande konkurranseulempe i høve til private konkurrentar.

I generalforsamlinga i 2007 vart denne føresegna skjerpa ved at ho vart delt i to. Prinsippa i mållova skal no alltid følgjast ved kunderetta informasjon. Elles skal prinsippa følgjast «så langt råd er», men likevel slik at det ikkje utgjør noka nemnande ulempe i høve til private konkurrentar.

Som nemnt i kapittel 2.2 er Samferdselsdepartementet i ferd med å gjennomgå vedtektene til selskapa «sine». I denne samanhengen vil departementet vurdere om det er behov for ei ytterlegare skjerping av § 12 i vedtektene. Departementet vil elles sjå til at Avinor følgjer opp føresegnene om målbruk i vedtektene.

### 3.2.6 Produksjon av VFR-kart

VFR-kart, som blir nytta ved privatflyging og luftsport med fly, har ikkje vore oppdaterte sidan år 2000. Avinor skal no oppdatere desse karta. Dette er ei førebels løysing. Departementet vil saman med Avinor og Luftfartstilsynet vurdere kven som skal ha ansvaret for produksjonen, finansieringa o.a. av desse karta i framtida.

## 3.3 Samferdselsdepartementet som styresmakt for luftfarten

Som overordna styresmakt for luftfarten i Noreg fastset Samferdselsdepartementet regelverk som har konsekvensar for Avinor. Dette gjeld både nasjonalt regelverk og EØS-relevant EU-regelverk som blir innført i norsk rett. Samferdselsdepartementet har delegert avgjerdsrett til å fastsetje teknisk-operativt regelverk til Luftfartstilsynet.

Samferdselsdepartementet er vidare takststyresmakt for Avinor, og har dessutan styringsmakt til å fastsetje takstane på lufthammer utanfor Avinor. Som løyvestyresmakt gjev Samferdselsdepartementet løyve til å eige og drive lufthammer. Staten og Samferdselsdepartementet opptre elles som miljøstyresmakt på ei rekkje område.

Samferdselsdepartementet har òg høve til å opptre som planstyresmakt. I stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 har Regje-

ringa varsla at det er teke ei prinsipiell avgjerd om at det skal startast eit arbeid for å bandleggje areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

### 3.3.1 Regelverk utvikla i Noreg

#### *Forskrift om utforming av store flyplassar*

Luftfartstilsynet har fastsett ei revidert forskrift om utforming av store flyplassar («forskrift om store flyplasser (BSL E 3–2)») som tok til å gjelde frå 1. september 2006. Forskrifta skjerpar krava til storleiken på tryggleiksområda rundt rullebanene. For ei nærare omtale av forskrifta blir det vist til den førre eigarmeldinga, jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

I § 10-planen som ligg til grunn for denne meldinga, peikar Avinor på at forskrifta på nokre område stiller strengare krav til tryggleiksområda enn dei internasjonale standardane og tilrådingane i anneks 14 til Chicago-konvensjonen. Avinor bed styresmaktene om å vurdere både omfanget av krava og i kva tempo dei skal gjennomførast.

Samferdselsdepartementet har lagt dette fram for Luftfartstilsynet. Tilsynet stadfester at den norske forskrifta er strengare enn dei internasjonale standardane på somme område, men viser òg til at forskrifta stiller mindre strenge krav på andre område. Ifølgje Luftfartstilsynet er Avinor og tilsynet no samde om eit meir fleksibelt system både for korleis og i kva tempo krava i forskrifta skal gjennomførast.

#### *Forskrift om førebygging av støy for Oslo lufthamn, Gardermoen*

I samband med at Gardermoen vart bygd ut som hovudflyplass for Austlandsområdet fastsette Samferdselsdepartementet i 1997 ei forskrift om inn- og utflygingstrasear på lufthamna («forskrift om flytraseer, Gardermoen»). Føremålet med forskrifta var å regulere flygingane ved lufthamna for å redusere støyulempene mest mogleg, samstundes som ein tek flyoperative omsyn.

Det har vist seg vanskeleg å praktisere forskrifta. Luftfartstilsynet har difor utarbeidd eit framlegg til ei ny forskrift. I utkastet føreslår Luftfartstilsynet fleire endringar som skal betre støytilhøva og gjere det enklare å praktisere regelverket.

Framlegget blir for tida behandla i Samferdselsdepartementet. Departementet tek sikte på å ta ei avgjerd i denne saka i innan utgangen av 2009.

#### *Forskrift om flygeinformasjonsteneste*

Flygeinformasjonstenesta (AFIS) gjev råd og opplysningar for flyging i ukontrollert luftrom, i hovudsak på kortbanenettet. Luftfartstilsynet vedtok i desember 2008 ei ny forskrift som regulerer denne tenesta («forskrift om lokal flygeinformasjonstjeneste»). Dei nye reglane set skjerpa krav til opplæring og trening.

### 3.3.2 EU/EØS-regelverk

Regjeringa fører ein aktiv europapolitikk, jf. St.meld. nr. 23 (2005–2006) *Om gjennomføring av europapolitikken* og Innst. S. nr. 115 (2006–2007). I tråd med denne meldinga har Samferdselsdepartementet utarbeidd ein eigen EØS-strategi. Hovudmålet i strategien er at departementet skal drive påverknadsarbeid som skal medverke til at avgjerder i EU/EØS er i samsvar med norsk samferdselspolitikk.

#### *Det felleseuropeiske luftrommet*

EU vedtok i 2004 ei lovgjevingspakke under nemninga «Eit felles europeisk luftrom» («Single European Sky»). Hovudføremålet med lovgjevingspakka har vore å effektivisere avviklinga av flytrafikken i luftrommet over Europa, samstundes som lovgjevinga skal ha positive verknader for miljøet, flytryggleiken og brukarane i form av lågare avgifter. Lovgjevinga er teken inn i norsk rett som ein del av EØS-avtala, jf. St.prp. nr. 87 (2005–2006) og Innst. S. nr. 46 (2006–2007) og kongeleg resolusjon av 26. januar 2007.

Lovgjevingspakka har følgjande hovudpunkt:

- *Sertifisering etter felles regelverk*: Leverandørar av flysikringstenester og flygeleiarar skal sertifiserast etter ein felleseuropeisk standard. Dette skal gje ein einskapleg standard for flytryggleiken i Europa. Styresmaktene i kvart land skal peike ut tenesteleverandørar i sitt område og avgjere korleis dei skal peikast ut.
- *Felles krav til teknisk utstyr og system*: Fram til no har ulike nasjonale standardar gjort det vanskeleg for flysikringstenestene å samarbeide over landegrensene. Felles krav til teknisk utstyr og system skal sikre «interoperabilitet» mellom flysikringstenestene i dei ulike landa.
- *Funksjonelle luftromsbløkker* skal leggje til rette for at kontrollen med flytrafikken skal ta utgangspunkt i trafikkstraumane og ikkje landegrensene. Utviklinga av dei funksjonelle luftromsbløkkene skal vere frivillig.



- *Utvikling av ny teknologi*: Teknologiutviklinga er lagd til eit eige forskings- og utviklingsprogram (SESAR) og skal sikre ei meir effektiv utnytting av luftrommet.
- *Fleksibel bruk av luftrommet* mellom den sivile og den militære sektoren skal sikre ei meir effektiv utnytting av luftrommet.
- *Felles avgiftsregelverk*: Regelverket omfattar flysikringstenestene og skal sikre kostnadsrelaterede avgifter, konsultasjonsordningar og innsyn for brukarane.

Konsekvensane for Avinor av lovgjevingspakka er nærare omtala i kapittel 4 og 5. For ei grundigare omtale av lovgjevingspakka blir det elles vist til den førre eigarmeldinga, jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

#### *Nye lovgjevingsframlegg frå EU-kommisjonen*

I juni i 2008 la EU-kommisjonen fram ei pakke med framlegg under nemninga «Single European Sky II». Lovgjevingspakka er førebels ikkje formelt vedteken i EU, men i mars 2009 kom det til ei semje mellom Europaparlamentet, Ministerrådet i EU og EU-kommisjonen om saka. Lovgjevingspakka er EØS-relevant, og Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er behov for tilpassingar når lovgjevinga skal takast inn i EØS-avtala.

I den nye lovgjevingspakka ligg det at det skal fastsetjast felleseuropeiske mål for ytingane frå flysikringstenestene innanfor områda for tryggleik, kapasitet, effektivitet, kostnader og miljø. Mellom anna skal det utviklast insentivordningar for å sikre ei effektivisering av undervegstenestene. EU-kommisjonen, medlemslanda, nasjonale tilsynsstyresmakter og EUROCONTROL, eller ein annan offentleg instans, skal på ulike måtar vere med på å utarbeide og handheve måla.

Vidare skal dei funksjonelle luftromsblokkene vere operative seinast tre år etter at lovgjevingspakka formelt er vedteken.

Elles skal EU-byrået for flytryggleik, EASA, få fullmakt til å syte for flytryggleiken på områda for flysikringstenester og lufthamner. Dette inneber at EASA vil få ansvar for utvikling av regelverk og tilsyn på desse områda. I dag blir regelverket på desse områda utvikla i høvesvis EUROCONTROL og EU når det gjeld flysikringstenester, og den internasjonale luftfartsorganisasjonen til Dei sameinte nasjonane (SN), ICAO, når det gjeld lufthamner.

For å medverke til å løyse kapasitetsproblema på lufthamnene i Europa skal EU skipe eit uavhengig panel som skal føreslå tiltak som kan betre situ-

asjonen. Det blir elles peika på dei positive verkna- dene det felleseuropeiske luftrommet vil ha på miljøet, og den viktige rolla SESAR spelar for å oppnå måla med det felleseuropeiske luftrommet.

Punktet om at EU-landa skal nytte EASA som sin faginstans på området for flysikringstenester i staden for EUROCONTROL, er utfordrande for Noreg, sett i lys av at det er 12 medlemsland i EUROCONTROL som ikkje er medlem i EU. Når det gjeld punktet om at EASA skal ta over ansvaret for flytryggleiken på lufthamnene, er Noreg oppteke av at regelverket må opne for kompensierende tiltak, slik den norske forskrifta på området legg til rette for. Samferdselsdepartementet har teke dette opp med EU ved fleire høve.

#### *Beredskap mot terror og sabotasje*

EU har utarbeidd eit omfattande regelverk som skal hindre ulovlege handlingar mot den sivile luftfarten. Regelverket er gjennomført i norsk rett som ein del av EØS-avtala og inneheld tiltak som mellom anna gjeld flyselskapa, passasjerane, dei tilsette ved lufthamnene og frakt, medrekna post.

Regelverket er i dag samansett, og EU-kommisjonen er i ferd med å utarbeide eit konsolidert regelverk som mellom anna skal blir meir oversiktelig. På sikt er det eit mål at reglane også i større grad skal avspegle risikoen dei er meint å skulle regulere.

For å hindre åtak med flytande eksplosiv vart det i 2006 innført forbod mot å ha med seg flytande væske gjennom tryggingskontrollen.

Det nye regelverket på området tek til å gjelde i EU-landa frå 29. april 2010. Dette regelverket til- lét ikkje at det noverande væskeforbodet blir vida- reført. Det vil seie at det ikkje er heimel for dette i det nye regelverket. Føresetnaden frå EU si side er at det kan takast i bruk ny teknologi på luftham- nene som kan «avsløre» alle flytande eksplosiv.

Røynslene så langt kan tyde på at relevant tek- nologi kan liggje noko fram i tida. Det er organa i EU som avgjer korleis regelverket blir følgt opp, og kva for tryggingskontroll som skal nyttast til kvar tid.

Regjeringa har som mål at reisande frå alle luft- hamner skal få ein enklare tryggingskontroll, og vil arbeidet aktivt overfor EU for å påverke dette.

#### *Assistanse til passasjerar med redusert funksjonsevne*

EU har innført eit regelverk som gjev lufthamne- ne ansvaret for å tilby assistanse til passasjerar

med redusert funksjonsevne. Som ein del av EØS-avtala vart forordninga teken inn i norsk rett i 2008. Noreg ynskte å gå lenger enn EU-regelverket, og innførte i tillegg ein nasjonal minstestandard for kva slags assistanse denne passasjergruppa har krav på.

#### Direktiv om lufthamnavgifter

I februar 2009 vedtok EU eit direktiv om lufthamnavgifter. Direktivet byggjer på prinsippa om ikkje-diskriminering, rett til innsyn og konsultasjonar med brukarane.

Direktivet vil bli teke inn i norsk rett som ein del av EØS-avtala. Samferdselsdepartementet meiner at direktivet vil få lite å seie for Avinor. For Noreg er det viktig at direktivet opnar for å definere eit system av lufthamner som ei eining, og operere med like avgifter innanfor systemet. Dette betyr at samfinansieringa i Avinor kan halde fram, og at avgiftene kan innrettast på same måte som i dag. Det vil truleg heller ikkje vere behov for å gjere endringar i måten avgiftene blir fastsette på.

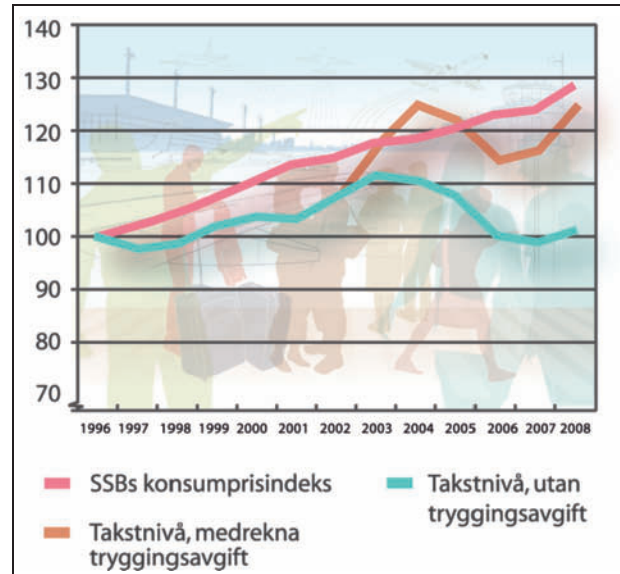
#### 3.3.3 Takstpolitikk

Det er sterke samfunnsomsyn knytte til innretninga og nivået på avgiftene flyselskapa betaler for å nytte tenestene frå Avinor. Med heimel i luftfartslova og i eigenskap av å vere styresmakt for luftfarten fastset Samferdselsdepartementet takstane for selskapet. Takstregulativet blir fastsett i form av ei forskrift, vanlegvis ein gong i året.

Avgiftene er knytte til talet på passasjerar (passasjeravgift og tryggingavgift), vekta på flya (startavgift) og vekt og flogen distanse (undervegsavgift). Passasjeravgifta og startavgifta er med og finansierer infrastrukturen og drifta av lufthamnene. Inntektene frå tryggingavgifta er øyremerkte til tiltak mot terror og sabotasje, medan inntektene frå undervegsavgifta er øyremerkte til undervegstenestene.

Figur 3.2 viser utviklinga i takstnivået i Luftfartsverket og seinare Avinor i perioden 1996–2008, samanlikna med utviklinga i konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå.

Figuren viser at det samla avgiftsnivået var om lag på det same nivået i 2008 som i 1996. Nye tiltak for å hindre åtak mot luftfarten – som vart innførte etter hendingane 11. september 2001, og som vart finansierte gjennom ei eiga tryggingavgift – gav eit skift oppover i avgiftsnivået på midten av 2000-talet. Ser ein bort frå tryg-



Figur 3.2 Indeksar for takstnivå i Avinor med og utan tryggingavgift til finansiering av tiltak mot terror og sabotasje. 1996–2008

Kjelde: Avinor

gingavgifta, har avgiftsnivået reelt gått ned dei siste åra.

Avinor har eit omfattande samfunnsoppdrag og mange viktige samfunnspålagde oppgåver. Som takststyresmakt vil Samferdselsdepartementet ta omsyn til at Avinor skal ha inntekter som gjer selskapet i stand til å løyse desse oppgåvene. Samstundes er Avinor tilnærma eineleverandør i mange marknader. Takstpolitikken skal difor òg medverke til at Avinor ikkje utnyttar monopolmakta på ein uheldig måte, og medverke til at selskapet blir drive mest mogleg effektivt. Som takststyresmakt vil Samferdselsdepartementet dessutan sikre breie samfunnsomsyn, som omsynet til miljøet og omsynet til distrikta.

Samferdselsdepartementet fastsette Avinors takstregulativ for 2009 den 5. november 2008. I gjennomsnitt vart takstane auka med 3,1 prosent frå 2008. Dette tilsvara den prisveksten som var venta for 2009 den gongen.

Luftfartslova gjev òg Samferdselsdepartementet heimel til å fastsetje takstane på lufthamner utanfor Avinor. Samferdselsdepartementet nyttar i dag denne heimelen til å fastsetje takstane på Moss lufthamn, Rygge.

#### Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Avinor står overfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I sam-



band med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010 seinare i 2009, har departementet bede Avinor om å utarbeide eitt framlegg der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år. Avinor er vidare bede om å utarbeide eit alternativt framlegg der inntektene frå lufthamnavgiftene sikrar at investeringar som er naudsynte for å oppfylle krava i forskrifta om utforming av store flyplassar dei neste tre åra, blir gjennomførde. Sjå kapittel 3.3.1 og kapittel 5 for ei nærare omtale av forskrifta. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultatata av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Som nemnt er tryggingssavgifta og undervegsavgifta kostnadsbaserte. Innanfor regelverket for det felleseuropeiske luftrommet skal det utviklast inntevordningar for å sikre ei effektivisering av undervegstenestene. Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er mogleg å utvikle ei liknande ordning for tryggingssavgifta. Samferdselsdepartementet vil elles be Avinor om å greie ut om det er mogleg å differensiere lufthamnavgiftene etter miljøegenskapane til flya, mellom anna når det gjeld støy.

### 3.3.4 Løyvepolitikk

Etter luftfartslova trengst det løyve frå Samferdselsdepartementet for å «anlegge, drive eller inneha landingsplass». Løyve skal gjevast når det er i samsvar med allmenne interesser. I vurderinga skal det leggjast vekt på omsynet til miljø, helse, regulering, kultur og næringsinteresser.

Avinor hadde tidlegare eit samla løyve for alle lufthamnene i selskapet. Frå 1. januar 2007 vart samleløyvet erstatta av eit løyve for kvar einiskild lufthamn.

Oslo lufthamn, Gardermoen, vart i si tid bygd ut som hovudflyplass for Oslo-området, jf. St.prp. nr. 90 (1991–1992) *Utbygging og finansiering av hovudflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret* og Innst. S. nr. 90 (1991–1992). På det sentrale Austlandsområdet konkurrerer hovudflyplassen på Gardermoen og lufthamner utanfor Avinor delvis om dei same passasjerane. Gardermoen skal vere med og halde oppe eit stort tal bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamner i heile landet, medan lufthamnene utanfor Avinor ikkje tek del i denne samfinansieringa. Som løyvestyresmakt vil Samferdselsdepartementet ta omsyn til den viktige rolla Gardermoen spelar i å halde oppe eit desentralisert nett av lufthamner i Noreg, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2019) *Nasjonal transportplan 2010–2019* og Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

## 3.4 Samferdselsdepartementet som tilskotsstyresmakt

I 1997 og 1998 overtok det dåverande Luftfartsverket 26 lufthamner frå kommunane. I denne samanhengen vart det innført ei tilskotsordning på budsjettet til Samferdselsdepartementet som delvis skulle dekkje dei auka kostnadene for Luftfartsverket. Ordninga omfatta i tillegg Båtsfjord lufthamn, som Luftfartsverket bygde på den tida, og helikopterlandingsplassen på Værøy.

Løyvingane til dei regionale lufthamnene nådde ein topp i 2004 med 264 millionar kroner. I perioden 2006–2008 har det ikkje vore løyvt midlar til denne ordninga. Grunngevinga for dette har vore dei relativt gode tidene for luftfarten i perioden og betre rammevilkår for Avinor. I 2005 vart infrastrukturen for luftfarten såleis teken inn i opplegget for meirverdiavgifta, og i 2006 vart det opna opp for avgiftsfritt sal ved framkomst frå utlandet. Avinor opplyser at desse tiltaka til saman har betra resultatet i Avinor med 600–800 millionar kroner i året.

I samband med at Luftfartsverket vart skipa om til Avinor vart det lagt til grunn at tilskotet skulle erstattast av ei kjøpsordning. Dette arbeidet har sidan vorte lagt på is.

I § 10-planen viser Avinor til at dei pliktene som samfunnet pålegg Avinor å utføre, gjer det naudsynt at staten dekkjer underskotet på dei regionale lufthamnene gjennom statleg kjøp.

### Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Dersom staten ynskjer at eit selskap som Avinor skal utføre bedriftsøkonomisk ulønsame oppgåver, kan staten betale selskapet direkte for dette. Alternativt kan staten kompensere selskapet indirekte ved å gje selskapet ulike føremoner, og la selskapet nytte fortienesta frå desse føremonene til heilt eller delvis å dekkje underskotet frå dei ulønsame oppgåvene.

For Avinor har staten valt det siste alternativet. Drifta av lufthamnene rundt dei største byane gjev selskapet gode inntekter, ikkje minst som følge av høvet til å drive avgiftsfritt sal. Som motytting for dette skal Avinor drive ei rekkje bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamner rundt omkring i landet og utføre ei rekkje samfunnspålagde oppgåver.

Dei siste åra har det vore lagt til grunn at overskotet på dei bedriftsøkonomisk lønsame lufthamnene skal dekkje kostnadene ved dei samfunnspålagde oppgåvene og heile underskotet ved luft-

hamnene som går med bedriftsøkonomisk underskot. Avinor meiner som nemnt at dette ikkje er tilstrekkeleg, og bed om at staten løyver midlar som dekkjer underskotet på dei regionale lufthamnene.

Samferdselsdepartementet vil vise til at som aksjeselskap bør Avinor styrast etter sunne bedriftsøkonomiske prinsipp. I dette ligg det at selskapet bør ha rammevilkår som gjer det mogleg for selskapet å nå det avkastningsmålet eigaren har sett på kapitalen som er skoten i selskapet. Som det er vist i kapittel 6.1 har ikkje Avinor nådd avkastningsmålet fram til no. Dette kan tyde på at selskapet ikkje blir kompensert tilstrekkeleg for dei bedriftsøkonomisk ulønsame oppgåvene selskapet er pålagt. På den andre sida kan ein stille spørsmål ved om det er riktig at staten skal krevje same avkastning frå dei regionale lufthamnene som frå resten av lufthamnene i selskapet. Dette er eit spørsmål Samferdselsdepartementet vil greie ut nærare.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Avinor vil ha utfordringar med å finansiere tryggleiksinvesteringar som er naudsynte for å halde oppe dagens transportstandard på alle lufthamnene. Våren 2009 varsla Avinor at selskapet mellombels ville utsetje investeringar i mellom anna tryggleiksområde på fem lufthamner, jf. kapittel 5.1. Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor, jf. kapittel 1.1, vil Regjeringa fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak. Saman med dei andre tiltaka i pakka skal tilskotet medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar.

Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje utviklinga nøye i tida framover. Departementet vil samstundes peike på at det er naudsynt at Avinor driv verksemda på ein måte som gjer selskapet i stand til å handtere dei svingingane som ein av røynsle veit at finst i luftfarten.

Det blir elles vist til gjennomgangen av den økonomiske og finansielle situasjonen i Avinor i kapittel 5 og 6.

### 3.5 Staten som miljøstyresmakt

Miljøtiltak frå styresmaktene vil få konsekvensar for Avinor på fleire område.

Transportpolitikken til Regjeringa skal medverke til å avgrense klimagassutsleppa, redusere

dei miljøskadelege verknadene av transport og medverke til å oppfylle både nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har teke på seg på miljøområdet, jf. St.meld. nr 16 (2008–2009) *Nasjonale transportplan 2010–2019* og Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Miljøverndepartementet har ansvaret for at Noreg fører ein heilskapleg miljø- og klimapolitikk. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet har også viktige miljøoppgåver på luftfartsområdet. Det er vidare ein del av samfunnsansvaret til Avinor å vere ein pådrivar og tilretteleggjar for at dei negative verknadene på miljøet frå luftfartsnæringa kan reduserast, jf. kapittel 3.2.2. I kapittel 4 og 5 er det gjort greie for korleis Avinor følgjer opp miljøansvaret sitt og korleis Samferdselsdepartementet vurderer dette arbeidet.

Luftfarten verkar inn på miljøet gjennom støy, bruk av areal og utslepp til luft og grunn. På ei rekkje av desse områda har Stortinget sett nasjonale miljømål. Den største miljøutfordringa innanfor luftfarten er å få på plass internasjonale verkemiddel for å avgrense klimagassutsleppa frå den internasjonale luftfarten. Det er elles knytt somme utfordringar til støy frå luftfarten.

#### *Utslepp av klimagassar*

Noreg skal vere ein pådrivar for ei meir ambisiøs og omfattande klimaavtale etter Kyoto-perioden. Utgangspunktet for Noreg er målet om at den globale temperaturauken skal haldast under to grader samanlikna med nivået før industrialiseringa av verda tok til. Noreg har mål om å vere karbonnøytralt seinast i 2030, jf. St.meld. nr 34 (2006–2007) *Norsk klimapolitikk* og Innst. S. nr. 145 (2006–2007). Innanfor transportsektoren er det eit mål at utsleppa skal reduserast med 2,5–4,0 millionar tonn i året.

Den innanlandske sivile luftfarten stod i 2007 for eit utslepp av klimagassar på 0,9 millionar tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette tilsvara rundt to prosent av dei samla klimagassutsleppa i Noreg. Innanriks luftfart er omfatta av Kyoto-avtala, og som eitt av få land i verda har Noreg innført ei eiga CO<sub>2</sub>-avgift på denne delen av luftfarten. Eit verkemiddel for å handtere klimagassutsleppa frå den innanlandske luftfarten er såleis på plass.

Klimagassutslepp frå fly som tankar drivstoff i Noreg og flyg til utlandet, utgjorde 1,2 millionar tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2006. Den internasjonale luftfarten er ikkje omfatta av Kyoto-avtala. Utfordringa er såleis å få på plass verkemiddel som regulerer klimagassutsleppa frå denne delen av luftfarten.

På europeisk nivå har EU skipa eit kvotehandlingsystem. Noreg alt har slutta seg til dette systemet som ein del av EØS-avtala. EU har vedteke at luftfarten skal takast inn i dette systemet. Noreg er positivt til dette og vil vurdere om det er behov for å gjere tilpassingar i EU-rettsakta i samband med at ho skal takast inn i EØS-avtala.

Regjeringa vil likevel understreke at klimaendringane er ei global utfordring som fyrst og fremst må løysast med globale verkemiddel. Regjeringa arbeider difor for at den internasjonale luftfarten skal omfattast av den nye klimaavtala som skal erstatte Kyoto-avtala. Regjeringa vil arbeide for skattlegging av den internasjonale luftfarten og for at inntektene frå ein slik skatt skal øyremerkjast til SN.

### Støy

I 1999 stod luftfarten for fire prosent av den samla støyplaga i Noreg. I St.meld. nr 26 (2006–2007) *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, jf. Innst. S. nr. 132 (2007–2008), gjekk Regjeringa inn for at støyplaga i Noreg skal reduserast med ti prosent innan 2020 samanlikna med 1999. Luftfarten vil nå dette målet med god margin, men det er likevel rekna med ei negativ utvikling dei siste åra fram mot 2020, dersom nye tiltak ikkje blir sette i verk.

I den same meldinga er det sett som mål at talet på personar som er utsette for støy over 38 dB innandørs, skal reduserast med 30 prosent innan 2020. For å oppnå dette vil Regjeringa skjerpe krava til kva støynivå som skal tillatast innandørs. Dette er eit tiltak som vil motverke den negative utviklinga i støyulempene frå luftfarten fram mot 2020.

Forskrifta om førebygging av støy frå Oslo lufthamn, Gardermoen, skal medverke til å redusere støyulempene frå denne lufthamna, jf. kapittel 3.3.1. Som det er vist til i kapittel 3.3.3 vil Samferdselsdepartementet elles be Avinor om å greie ut om det er mogleg å differensiere lufthamnnav-

giftene etter miljøegenskapane til flya, mellom anna når det gjeld støy.

### 3.6 Staten som lovgjevar elles

I dette avsnittet blir det gjort greie for to lover frå områda til andre departement som vil gje konsekvensar for Avinor.

#### *Diskriminerings- og tilkomstlova*

Diskriminerings- og tilkomstlova («diskriminerings- og tilgjengelighetsloven») tok til å gjelde frå 1. januar 2009. Utover å forby diskriminering gjev lova også offentleg verksemd ei generell plikt til å leggje til rette for og arbeide målretta for å fremje universell utforming. Universell utforming skal sikre færrast mogleg spesialordningar, slik at flest mogleg kan nytte eit ordinært tilbod. Lova er generell og gjeld også for lufthamnene.

Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet sett i gang ein prosess i samråd med Barne- og likestillingsdepartementet for å vurdere om sektorlovgjevinga på luftfartsområdet kjem måla i diskriminerings- og tilkomstlova i møte. I dette arbeidet vil også organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne bli inviterte, og alle partar i saka vil bli høyrde.

#### *Lov om vaktverksemd*

I St.prp. nr. 49 (2008–2009) og Innst. O. nr. 116 (2008–2009) ligg det at lova om vaktverksemd («vaktvirksomhetsloven») vil bli endra. Dette fører til at utdanningsnivået for vektarane og kontrollen med vaktneringa blir heva. Selskapa som står for tryggingkontrollane på lufthamnene i Avinor, er òg omfatta av lovendringa.

## 4 Verksemda i Avinor 2005–2007

Dette kapitlet gjer greie for verksemda i Avinor i perioden 2005–2007. Hovudvekta er lagd på 2007 med utgangspunkt i § 10-planen som selskapet la fram for Samferdselsdepartementet i 2008. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i slutten av kapitlet.

### 4.1 Rapportering frå Avinor

#### 4.1.1 Tryggleik

Tabell 4.1 viser talet på alvorlege luftfartshendingar og luftfartsulukker der Avinor medverka til hendinga eller ulukka. Tabellen gjeld for åra 2005–2007. I perioden gjekk både talet på alvorlege hendingar og ulukker ned, og i 2007 medverka Avinor ikkje til noka ulukke. I perioden arbeidde Avinor med fleire prosjekt som skal medverke til å betre flytryggleiken. Desse prosjekta er nærare omtala i kapittel 5.1.1.

I 2006 skjerpa styresmaktene reglane som skal sikre luftfarten mot terror og sabotasje. Tilsette i luftfarten har vore misnøgde med måten tryggingsskontrollane har vore gjennomførde på. Avinor leidde eit samarbeidsutval som i 2007 la fram ein rapport med framlegg til tiltak. Avinor har gjennomført fleire tiltak med bakgrunn i denne rapporten. Oppgåva med å følgje opp rapporten vidare er overteke av Luftfartstilsynet.

#### 4.1.2 Økonomi

##### Økonomisk utvikling

Tabell 4.2 viser nykeltal frå rekneskapen til Avinor-konsernet for perioden 2005–2007.

Inntektene til Avinor er sette saman av avgiftsinntekter og kommersielle inntekter. Avgiftsinn-

Tabell 4.1 Alvorlege hendingar og ulukker der Avinor medverka til hendinga eller ulukka. 2005–2007

	2005	2006	2007
Alvorlege luftfartshendingar	10	7	1
Luftfartsulukker	1	1	0

tektene skriv seg frå avgiftene flyselskapa betaler for å nytte infrastrukturen til Avinor. Avgiftene blir fastsette av Samferdselsdepartementet som styresmakt. Kommersielle inntekter er inntekter frå parkeringsverksemd, hotellverksemd, utleige av areal og avgiftsfritt sal på lufthamnene.

Driftsinntektene til Avinor auka med nærare 30 prosent i perioden 2005–2007. Særleg var det sterk vekst i dei kommersielle inntektene, som auka frå 36 prosent av dei samla inntektene i 2005 til 44 prosent i 2007. Årsakene til auken i driftsinntektene var veksten i flytrafikken i perioden og endringar i rammevilkåra for Avinor. Viktig i denne samanhengen er det at infrastrukturen for luftfarten kom inn i opplegget for meirverdiavgifta i 2005, og at det vart opna for avgiftsfritt sal til passasjerar som kjem frå utlandet i 2006. Til saman har desse tiltaka auka resultatet i Avinor med 600–800 millionar kroner i året.

I same perioden voks kostnadene prosentvis omtrent like mykje som inntektene. Flysikringstenesta, tiltak mot terror og sabotasje og dei regionale lufthamnene er område som har hatt særleg høg kostnadsvekst. Ifølgje Avinor er årsaka til kostnadsveksten i flysikringstenesta mangelen på flygeleiarar, medan nye krav frå styresmaktene blir oppgjevne som årsaka til kostnadsveksten på områda tiltak mot terror og sabotasje og dei regionale lufthamnene.

Driftsresultatet før skatt og finanspostar auka frå 811 millionar kroner i 2005 til 1 120 millionar kroner i 2007, og årsresultatet frå 386 til 645 millionar kroner.

Tabell 4.2 Avinor-konsernet. Nykeltal frå rekneskapen. 2005–2007. Mill. kr

	2005	2006	2007
Driftsinntekter	5 255	6 018	6 689
Driftskostnader	4 445	5 257	5 750
Driftsresultat	811	942	1 120
Årsresultat*	386	433	645

\* Årsresultat er lik driftsresultat minus finansresultat minus skattekostnad



Tabell 4.3 Driftsresultat pr. eining i Avinor. 2005–2007. Mill. kr

	2005	2006	2007
Oslo Lufthavn AS	1 140	1 567	1 661
Divisjon store lufthamner	534	542	551
Divisjon mellomstore lufthamner	-258	-308	-411
Divisjon regionale lufthamner	-503	-580	-664
Flysikringsdivisjonen	-102	-460	-198
Konsernpostar	0	181	180
Avinor-konsernet	811	942	1 120

Tabell 4.3 viser driftsresultatet for dei ulike einingane i Avinor for perioden 2005–2007. I perioden auka overskotet på Oslo Lufthavn AS og divisjonen for store lufthamner med rundt 500 millionar kroner, medan underskotet i divisjonane for mellomstore og regionale lufthamner auka med rundt 300 millionar kroner. Flysikringsdivisjonen gjekk med underskot i heile perioden. Over tid skal denne divisjonen gå i balanse, slik at underskot i nokre år vil bli dekt inn gjennom overskot i komande år. Eigedomsselskapa i Avinor, jf. kapittel 2.1, skaffar Avinor inntekter for rundt 50 millionar kroner i året.

### Investeringar

Tabell 4.4. viser investeringane i Avinor i perioden 2005–2007. Av tabellen følgjer det at Avinor nesten tredobla investeringsnivået i perioden, frå 0,8 milliardar kroner i 2005 til 2,0 milliardar i 2007.

Nytt kontrolltårn ved Trondheim lufthamn, Værnes, vart teke i bruk i 2005. Nytt terminalbygg på Svalbard lufthamn, Longyear, vart opna i desember 2007. På Oslo lufthamn, Gardermoen, vart ein ny fjernoppstillingsplass for fly teken i bruk i desember 2007. På det kommersielle området vart eit utvida parkeringshus på Oslo lufthamn, Gardermoen, teke i bruk i 2007, og nytt hotell ved Bergen lufthamn, Flesland, vart opna i 2007. Fleire prosjekt er førebels ikkje avslutta; dei blir nærare omtala i kapittel 5.

Tabell 4.4 Investeringar i Avinor. 2005–2007. Mill. kr

	2005	2006	2007
Investeringar	826	1 545	1 991

### 4.1.3 Kundar

#### Tenestekvalitet

Avinor har som mål å vere blant den beste tredelen av lufthamner i Europa, mellom anna når det gjeld talet på forseinkingar og tenestekvalitet.

Avinor har eit system for å måle og følgje opp kvaliteten på tenestene selskapet leverer. Dette skjer gjennom regelbundne kundemålingar og ulike samarbeidsforum med brukarane. Undersøkingane viser at Avinor ikkje har nådd sine eigne mål når det gjeld tenestekvaliteten. Som ein lekk i dette arbeidet har Avinor sett i gang forsøk med avtaler om tenestekvalitet, «Service level agreements (SLA)», mellom Avinor og flyselskapa.

Avinor har som mål at 98,0 prosent av alle planlagde flyavgangar faktisk skal gjennomførast (*regularitet*), og at 88,0 prosent av avgangane skal vere presise (*punktleg avgang*). Fly som tek av meir enn 15 minutt seinare enn planlagt, blir i denne samanhengen rekna som forseinka.

Tabell 4.5 viser utviklinga i regularitet og punktleg avgang i Avinor for perioden 2005–2007. Regulariteten låg rundt målet på 98,0 prosent. Når det gjaldt punktleg avgang, klarde ikkje Avinor å nå sitt eige mål på 88,0 prosent. Avinor peikar på at resultatata på dette området også er avhengige av omstende selskapet ikkje har herredøme over, dvs. tilhøve i flyselskapa, tilhøve hjå andre tenesteutøvarar og dårleg vær. Nesten to tredelar av alle forseinkingane skriv seg frå tilhøve i flyselskapa som gjer at flya kjem for seint inn til lufthamnene.

#### Tilkomst

Avinor meiner at tilkomsten for passasjerar med redusert funksjonsevne i hovudsak er tilfredsstillande på dei fleste av lufthamnene i selskapet. Avinor peikar likevel på at det framleis er utfordringar på fleire lufthamner når ein ser heile reisekjeda i samanheng, dvs. frå ein passasjer kjem til flyplassen og fram til ho eller han er komen om bord i flyet.

Arbeidet med tilkomst i Avinor er organisert i eit eige forum, «flygruppa», under leiing av Avinor, der både brukarorganisasjonane, flyselskapa

Tabell 4.5 Regularitet og punktleg avgang på lufthamnene i Avinor. 2005–2007. Prosent

	2005	2006	2007
Regularitet	97,7	97,8	98,4
Punktleg avgang	84,2	81,6	82,2

og Samferdselsdepartementet er representerte. Gruppa la i 2006 fram ei rettleiing om universell utforming av heile reisekjeda («Kvalitetsplan for hele flyreisen»). Målgruppene for rettleiinga er lufthamnene, flyselskapa og andre aktørar i luftfarten. Rettleiinga låg òg til grunn for den nasjonale minstestandarden for assistenttenester som Samferdselsdepartementet innførde i 2008, jf. omtale i kapittel 3.3.2, men rettleiinga har i tillegg eit noko breiare dekningsområde.

#### 4.1.4 Samfunn og miljø

##### Samfunnsansvar

I kapittel 3.2.2 gav Samferdselsdepartementet ei drøfting av dei tilhøva departementet vil vere oppteke av i eigardialogen med Avinor når det gjeld samfunnsansvar. I § 10-planen har Avinor gjort greie for korleis selskapet følgjer opp desse punkta:

- *Omstillingar*: På byrjinga av 2000-talet opplevde Avinor intern uro i samband med omstillingsprosessar. Leiinga og organisasjonane til dei tilsette har sidan utvikla ein samarbeidsmodell der det blir lagt vekt på at det skal vere eit godt samarbeid med dei tillitsvalde ved omstillingar.
- *Forsking, utvikling og kompetanseoppbygging*: Avinor har ei omfattande FoU-verksemd. Verksemda skal medverke til at Avinor kan levere betre tenester, redusere miljøulempene frå luftfarten og betre omdømmet til næringa.
- *Miljø*: Miljøomsyn er integrert i styringssystemet til Avinor og følgjer prinsippa i ISO 14001. Sjå elles miljøomtala i neste avsnitt.
- *Helse, arbeidsmiljø og tryggleik (HMT)*: HMT er også integrert i styringssystemet til Avinor. Selskapet har utarbeidd eit sett av HMT-prosedyrar i selskapet og HMT er ein del av revisjonsarbeidet.
- *Etikk*: Avinor har utarbeidd eigne etiske retningslinjer. Føremålet med retningslinjene er at alle som opptre på vegner av Avinor, skal oppføre etisk forsvarleg.
- *Arbeidet mot korrupsjon*: Antikorrupsjonsarbeidet i Avinor blir dekt opp gjennom dei etiske retningslinjene.
- *Likestilling*: Noko over 20 prosent av dei tilsette i Avinor er kvinner. Kvinnene er underrepresenterte i leiande stillingar. Avinor vil starte eit program som tek sikte på å rekruttere fleire kvinner til leiande stillingar i selskapet.
- *Integrering og høve til karriere for andre grupper*: Avinor har utvikla eit opplegg som varetek

eldre og personar med redusert funksjonsevne. Selskapet er medvite om å rekruttere personar med minoritetsbakgrunn.

- *Samfunnstryggleik*: Dette feltet er innarbeidd i det omfattande tryggleiksarbeidet som elles går føre seg i Avinor.

##### Miljø

Avinor har som mål at dei negative verknadene på miljøet av luftfarten skal reduserast mest mogleg. På lufthamnene førekjem det utslepp av kjemikalier til grunn mellom anna i samband med avising av fly. Forureiningslova stiller krav om at lufthamnene skal ha utsleppsløyve frå fylkesmannen.

##### Utvikling av reiselivet

Avinor arbeider for å auke trafikken på lufthamnene i konsernet, slik at selskapet skal få inntekter til å løyse dei oppgåvene det er sett til å ta seg av. Avinor gjennomførde i 2006–2007 eit eige prosjekt som skulle vurdere ulike tiltak som kan få fleire utanlandske turistar til å kome til Noreg med fly.

##### Oppfølging av nordområdestrategien til Regjeringa

I 2007 la Avinor fram ein rapport om korleis selskapet kan medverke til å følgje opp nordområdestrategien til Regjeringa. I rapporten peikar Avinor på følgjande prosjekt som kan vere aktuelle innanfor ansvarsområdet til selskapet:

- Fjerning av eit hinder i innflyginga til Kirkenes lufthamn, Høybukthoen
- Mogleg helikopterbase i Aust-Finnmark for å yte tenester til Shtokman-feltet
- Ny lufthamn for Hammerfest

Ingen av desse prosjekta ligg inne i investeringsplanane til Avinor.

#### 4.1.5 Arbeidsmiljø

Ei medarbeidarundersøking i 2007 viste at medarbeidarane var meir nøgde enn i ei tilsvarande undersøking i 2006.

I lønsoppgeret i 2008 vart det streik blant dei tilsette på lufthamnene. Streiken råka passasjerane og førde til økonomisk tap for flyselskapa og Avinor sjølv. Avinor vil utarbeide system og samarbeidsordningar som skal redusere faren for tilsvarande konflikhtar i framtida.



Tabell 4.6 Behov og tilgang på flygeleiarar i Avinor. 2005–2007

	2005	2006	2007
Bemanning pr. 31. desember	480	455	474
Behov	476	530	552

Sjukefråværet auka frå 5,1 prosent i 2005 og 2006 til 5,4 prosent i 2007. Talet på utførde årsverk i Avinor har lege rundt 2 800 i heile perioden.

#### 4.1.6 Flysikringstenesta

##### *Kapasitet og kostnader i flysikringstenesta*

Avinor har i lengre tid mangla flygeleiarar. Dette har ført til at selskapet ikkje alltid har kunna levere dei tenestene brukarane har spurd etter. Bakgrunnen er at Avinor ikkje utdanna nok flygeleiarar på byrjinga av 2000-talet. I ein periode valde dessutan fleire flygeleiarar enn normalt å slutte i Avinor. Tabell 4.6 viser behovet og tilgangen på flygeleiarar i Avinor i perioden 2005–2007.

Flygeleiar mangelen har vorte løyst ved at flygeleiarane har arbeidd mykje overtid. Som følgje av lønsoppgjeret våren 2006 har kostnadene ved overtidsbruken auka, noko som har medverka til at kostnadene i flysikringstenesta har vakse.

I perioden 2005–2007 sette Avinor i verk fleire kortsiktige tiltak for å utnytte den tilgjengelege flygeleiar kapasiteten best mogleg. For å redusere mangelen på lengre sikt har Avinor auka kapasiteten i utdanninga. Utdanninga skjer ved skulen *Entry Point North* i Malmö, som Avinor eig saman med LVF i Sverige og Naviair i Danmark. Skulen vart opna i 2006. I tillegg til den teoretiske utdanninga i Malmö må elevane gjennomgå ei praktisk opplæring ved dei norske einingane der dei skal arbeide. Høvet til å drive praktisk opplæring ved desse einingane set eit tak på utdanningskapasiteten.

##### *Det felleseuropeiske luftrommet*

Flysikringstenesta i Avinor vart sertifisert i tråd med regelverket for det felleseuropeiske luftrom-

met sommaren 2007. Som styresmakt peika Samferdselsdepartementet hausten 2007 ut Avinor som eineleverandør av undervegstenester i Noreg for fem år. Når det gjeld tårntenester, kan departementet tillate at lufthamnene sjølve kan få velje operatør. På bakgrunn av dette vurderer Sandefjord lufthamn, Torp, å skifte ut Avinor som leverandør av tårntenester på si lufthamn.

Som ei følgje av det felleseuropeiske luftrommet er det vorte oppretta ulike samarbeidskonstellasjonar der Avinor deltek. NEAP er eit samarbeid mellom flysikringstenestene i dei nordiske landa – Noreg, Sverige, Danmark, Finland og Island – og dessutan Estland, Latvia og Irland. Saman med dei nordiske landa og Estland arbeider Avinor vidare med å opprette ei eventuell funksjonell luftromsblokk for Nord-Europa, NE-FAB. NORACON er eit anna samarbeid som er retta inn mot teknologiutviklingsprogrammet SESAR, der alle dei nordiske landa i tillegg til Estland, Irland og Austerrike deltek.

#### 4.2 Kommenterar frå Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet meiner at Avinor i all hovudsak varetok samfunnsoppdraget, dei samfunnspålagde oppgåvene og samfunnsansvaret på ein god måte i perioden 2005–2007.

Avinor leverte gode resultat på dei fleste område i perioden. Arbeidet med å halde oppe og vidareutvikle flytryggleiken heldt fram, og selskapet hadde samla sett ei god økonomisk utvikling. Samferdselsdepartementet er nøgd med at det interne samarbeidsklimaet i Avinor vart betra, og at det no er ro i selskapet. Departementet stiller seg elles bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av det felleseuropeiske luftrommet.

På den negative sida kjem kapasitetssituasjonen i flysikringstenesta og kostnadsutviklinga i konsernet, som framleis gjev grunn til uro. Noko av kostnadsveksten kan forklarast med reglar som styresmaktene har innført. Avinor har likevel eit sjølvstendig ansvar for å gjennomføre tiltaka på ein mest mogleg effektiv måte.

## 5 Avinors planar for 2008–2010

Dette kapitlet gjer greie for planane og strategiane til Avinor for perioden 2008–2010, slik dei er presenterte i § 10-planen Avinor la fram i 2008, og i seinare tilleggsinformasjon som det er gjort greie for i kapittel 1.1. Kommenterar og vurderingar frå Samferdselsdepartementet følgjer i slutten av kapitlet.

### 5.1 Strategiane til Avinor

#### 5.1.1 Tryggleik

I 2008 medverka Avinor til at det skjedde fem alvorlege luftfartshendingar. Avinor medverka ikkje til noka luftfartsulukke.

Avinor har eit overordna mål om å vidareutvikle flytryggleiken i heile verksemda for å unngå ulukker og alvorlege hendingar. Tryggleikskulturen i selskapet skal haldast oppe og betrast.

#### *Forskrift om utforming av store flyplassar*

Alle lufthamner i Noreg skal ha teknisk-operativ godkjenning frå Luftfartstilsynet med jamne mellomrom. Som følgje av revisjonen av forskrifta om utforming av store flyplassar stiller tilsynet no strengare krav til storleiken på tryggleksområda rundt rullebanene enn tidlegare, jf. omtale i kapittel 3.3.1.

I Avinor var det opphavleg berre Oslo lufthamn, Gardermoen, som oppfylte dei nye krava. 12 andre lufthamner er oppgraderte i tråd med den reviderte forskrifta. Avinor har lagt opp til at resten av lufthamnene skal utbetrast dei neste åra.

I lys av trafikknedgangen og svikten i inntektene som følgje av finanskrisa kjem Avinor til å investere mindre i 2009 enn tidlegare planlagt. Dette har ført til at Avinor har varsla at selskapet mellomens vil utsetje investeringar i tryggleksområde på fem lufthamner (Bergen/Flesland, Sandane/Anda, Kristiansund/Kvernberget, Røst og Tromsø/Langnes). Konsekvensen av dette kan vere at Luftfartstilsynet gjev pålegg om kompenserte tiltak som kan redusere transportstandarden på desse lufthamnene.

På nokre lufthamner må vegane leggjast om. Avinor meiner at eigaren av vegane må ta ein stør-

re del av desse kostnadene, og har teke dette opp med Samferdselsdepartementet.

Lufthamnene Bodø, Andøya/Andenes og Bardufoss er militære lufthamner med ein sivil sektor. På desse lufthamnene er det Forsvaret som har den teknisk-operative godkjenninga, og som står for utbetringane.

#### *Satellittbasert innflygingssystem*

Saman med andre aktørar har Avinor vore med på å utvikle eit satellittbasert innflygingssystem som skal nyttast på kortbaneflyplassane. Systemet vil medverke til at innflygingane på desse lufthamnene blir sikrere, meir effektive og meir miljøvenlege. Systemet vart fyrst teke i bruk på Brønnøysund lufthamn, Brønnøy, i oktober 2007, og skal etter planen vere installert på dei aller fleste kortbaneflyplassane innan utgangen av 2010.

#### *Andre tryggleiksprosjekt*

- *Risikobasert prioritering*: Avinor vil utvikle metodar som vil gjere selskapet betre i stand til å vurdere kva tiltak som betrar flytryggleiken på ein mest effektiv måte.
- *Banerapportering og vinterdrift*: Avinor har gjennomført eit prosjekt for sikker og effektiv drift av lufthamnene om vinteren. Gjennom prosjektet har Avinor fått ei leiande rolle internasjonalt på dette området. Prosjektet skal etter planen vere avslutta innan utgangen av 2009.
- *System for varsling av turbulens*: Saman med fleire aktørar har Avinor utvikla eit system som skal varsle turbulens på ein meir påliteleg måte. Systemet har vore i prøvedrift på nokre flyplassar, og Avinor tek sikte på å ta systemet i bruk på fleire flyplassar når det er endeleg godkjent av Luftfartstilsynet.
- *Kompetansesenter for bakketenester*: Bakketenestene omfattar brann- og redningstenesta, plassvedlikehaldstenesta, elektrottenesta og beredskap mot terror og sabotasje. I 2008 skipa Avinor eit kompetansesenter som skal lære opp dei tilsette på dette området.

- *Nytt trafikkreguleringsystem for Austlandet (Oslo ASAP)*: Prosjektet skal gje større kapasitet og sikrere avvikling av inn- og utflygingane ved Oslo lufthamn, Gardermoen. Prosjektet skal vere ferdig i 2011.
- *Nytt flykontrollsystem (NATCON)*: Systemet medverkar til å betre flytryggleiken og auke kapasiteten i luftrummet. Systemet er tidlegare innført ved Oslo kontrollsentral og Stavanger kontrollsentral. I november 2008 vart det teke i bruk av Bodø kontrollsentral, og er dermed teke i bruk over heile landet.
- *Radarprogrammet (NORAP)*: I fyrste omgang omfattar programmet ti nye radarar som skal vere ferdige innan utgangen av 2012. Programmet vil medverke til å betre tryggleiken og auke kapasiteten i luftrummet.
- *Helikoptertryggleik på norsk kontinentalsokkel*: Gjennom radarprogrammet vil Avinor mellom anna kunne opprette kontrollert luftrum for helikopterflygingar til og frå Ekofisk og Heidrun. Dette er ei oppfølging av tilrådingane frå eit offentleg utval som såg på helikoptertryggleiken på norsk sokkel, jf. NOU 2001: 21 og NOU 2002: 17.
- *Europeisk plan for flytryggleik (ESP)*: Dette er eit europeisk prosjekt i regi av EUROCONTROL. Planen skal medverke til å forbetre og harmonisere arbeidet med flytryggleiken i Europa. EUROCONTROL har sett i verk eit arbeid for å lage ei oppfølging av ESP frå 2010.
- *Beredskap mot terror og sabotasje*: Avinor vil halde fram med å arbeide for at tryggingsskontrollane skal kunne gjennomførast mest mogleg kostnadseffektivt og til minst mogleg ulempe for passasjerane og dei tilsette i luftfarten.

### 5.1.2 Økonomi

#### Økonomiske utsikter

Framtidsutsiktene for økonomien i Avinor heng i stor grad saman med utviklinga i flytrafikken som igjen er avhengig av den generelle økonomiske

utviklinga i samfunnet. Sjå kapittel 3.1.1 for prognosar for trafikkutviklinga dei neste åra.

Tabell 5.1 viser rekneskapa for Avinor for 2008 og ein prognose for perioden 2009–2013. Det er verdt å merke seg at frå og med 2008 har Avinor gått over til den såkalla IFRS-rekneskapsstandard, slik at tala i tabell 5.1 ikkje utan vidare kan samanliknast med tala i tabell 4.2.

I 2008 voks inntektene med ti prosent. Prognosen reknar med ein inntektsnedgang på seks prosent i 2009. For 2010 og 2011 viser prognosen ei moderat utvikling, medan inntektene vil ta seg opp att i 2012.

Dei kommersielle inntektene utgjorde 43 prosent av dei totale inntektene i 2008. Avinor har som mål at desse inntektene skal vekse 50 prosent snøggare enn talet på passasjerar i åra som kjem. For å nå dette målet vil Avinor vurdere nye forretningsområde og auke satsinga på eigeidomsutvikling på lufthamnene.

I utgangspunktet er kostnadene i Avinor i stor grad faste og uavhengige av flytrafikken. I tillegg påverkar ulike pålegg frå styresmaktene kostnadene. Kostnadsveksten i Avinor var høg i 2008. Dette kan delvis forklarast ved at Avinor tok over ansvaret for å gje assistanse til passasjerar med redusert funksjonsevne dette året, og ved at Avinor skreiv under på nye kontraktar for tryggingsskontrollane på lufthamnene.

For perioden 2008–2013 viser prognosane ein gjennomsnittleg kostnadsauke på rundt seks prosent i året. I § 10-planen viser Avinor til at kostnadene i selskapet veks for snøgt. Avinor har no sett i verk eit resultatforbetningsprogram, der målet er å redusere kostnadene og auke inntektene, slik at resultatet blir betra med rundt 300 millionar kroner. Ingen tilsette skal seiast opp i samband med dette programmet.

I 2008 fekk Avinor eit driftsresultat før skatt på 1,4 milliardar kroner. Prognosen viser låge resultatet i perioden 2009–2011, og fyrst i 2012 og 2013 vil ein igjen kunne sjå resultat på høgde med det ein har sett dei siste åra.

Tabell 5.1 Økonomiske nykeltal for Avinor. Rekneskap 2008 og prognosar 2009–2013. Mill. kr

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Driftsinntekter	7 384	6 913	7 169	7 715	8 444	9 507
Driftskostnader	6 016	6 528	6 927	7 424	7 472	8 187
Driftsresultat	1 368	385	242	291	972	1 320
Årsresultat*	765	173	-5	99	549	684

\* Årsresultat er lik driftsresultat minus finansresultat minus skattekostnad

### Investeringar

I 2008 investerte Avinor for 2,6 milliardar kroner. Mellom anna vart det i august 2008 opna eit nytt terminalbygg på Brønnøysund lufthamn, Brønnøy, og i desember 2008 vart nye pirar tekne i bruk ved Stavanger lufthamn, Sola.

Investeringane i Avinor har auka dei siste åra. Bakgrunnen har vore veksten i trafikken – som har ført til behov for ny kapasitet, nye tryggleiks-krav frå styresmaktene og eit generelt etterslep i vedlikehaldet.

Samla sett ser Avinor for seg eit investeringsbehov på 20–25 milliardar kroner i perioden 2010–2019. Når trafikkveksten tek seg opp att, vil det bli behov for å auke kapasiteten på dei største lufthamnene. Det største einskildprosjektet det neste tiåret vil vere ein ny terminal 2 ved Oslo lufthamn, Gardermoen, men det trengst òg større kapasitet på dei andre store lufthamnene i konsernet, dvs. Stavanger/Sola, Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.

På Kristiansund/Kvernberget og Kristiansand/Kjevik er det behov for nye terminalbygg. Elles trengst det utbetringar av tårna på 10–12 av dei regionale lufthamnene. Investeringsbehova på lufthamnene er også omtala i Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2019) og Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Forskrifta om utforming av store flyplassar krev vesentlege investeringar dei neste åra. Tabell 5.2 viser gjennomførde og planlagde investeringar knytte til krava i forskrifta, fordelt på dei regionale lufthamnene og resten av lufthamnene.

Til saman vil forskrifta krevje investeringar for rundt 2,6 milliardar kroner. Omtrent halvparten av summen vil vere knytt til dei regionale lufthamnene. Ved utgangen av 2008 hadde Avinor investert nær 700 millionar kroner i prosjektet, og det

Tabell 5.2 Forskrift om utforming av store flyplassar. Investeringar 2005–2008 og prognosar 2009–2013. Mill. kroner

	Regionale Lufthamner	Andre lufthamner	Til saman
Investeringar 2005–2008	579	83	662
Investeringar 2009–2013 (prognosar)	778	1 203	1 981
Planlagde investeringar 2005–2013	1 357	1 286	2 643

står att å investere i underkant av to milliardar kroner til.

Viktige investeringsprosjekt i flysikringsdivisjonen er det nye innflygingssystemet for Austlandet (Oslo ASAP), det nye flykontrollsystemet (NATCON), radarprogrammet (NORAP) – jf. omtala av desse prosjekta i kapittel 5.1.1 – og prosjekt som følgjer av Noregs plikter innanfor det felleseuropeiske luftrommet.

Avinor må tilpasse dei årlege investeringane i konsernet til den økonomiske situasjonen i selskapet. Avinor har teke til å utarbeide langsiktige investeringsplanar. Investeringsplanen for perioden 2009–2013 vart vedteken i august 2008.

Finanskrisa har endra føresetnadene for planen, både ved at finansieringsevna til selskapet er redusert, og ved at nedgangen i trafikken har ført til at behovet for å auke kapasiteten ikkje lenger er like påtrengjande. Våren 2009 reduserte såleis Avinor dei planlagde investeringane i 2009 med 400 millionar kroner, frå 3,1 til 2,7 milliardar kroner. Dette har mellom anna ført til at Avinor har varsla at selskapet mellombels vil utsetje investeringar på fem lufthamner som skal oppgraderast i tråd med forskrifta om utforming av store flyplassar, jf. kapittel 5.1.1.

### Lokal finansiering

I nokre få tilfelle har lokale private aktørar eller kommunar vore med og finansiert mindre utbyggingar på lufthamnene i Avinor.

### 5.1.3 Kundar

#### Tenestekvalitet

Avinor vil vurdere om avtalene mellom Avinor og flyselskapa om tenestekvalitet («Service level agreements (SLA)») skal gjerast meir forpliktande for partane.

Saman med dei største flyselskapa og selskapa som driv med bakkehandtering («handling»), har Avinor sett i gang eit prosjekt der målet er å redusere talet på forseinkingar.

#### Tilkomst

Avinor overtok frå 1. juli 2008 ansvaret for å tilby assistanse til flypassasjerar med redusert funksjonsevne, og selskapet vil setje i verk tiltak som er naudsynte for å oppfylle den nye nasjonale kvalitetsstandard på området, jf. kapittel 3.3.2.

Avinor vil elles leggje krava til universell utforming til grunn for alle nybygg og ombyggingar på



lufthamnene sine i tråd med den nye diskriminerings- og tilkomstlova, jf. kapittel 3.6. Avinor er i ferd med å greie ut kva den nye lova konkret vil ha å seie for selskapet.

#### 5.1.4 Samfunn og miljø

##### *Miljø*

Avinor ynskjer å medverke til å redusere miljøulempene frå luftfarten gjennom tiltak i si eiga verksemd og ved å vere ein pådrivar og samarbeidspartnar, slik at heile næringa oppnår best mogleg resultat samla sett.

Saman med flyselskapa la Avinor i 2008 fram ein rapport om berekraftig og samfunnsnyttig luftfart. Rapporten konkluderer med at det fram mot 2020 er mogleg å oppnå tilnærma nullvekst i klimagassutsleppa frå flydrivstoff som blir selt i Noreg, sjølv om trafikken held fram med å vekse. Det tiltaket som vil gje størst effekt, er dei planlagde utskiftingane av flyflåten i flyselskapa. Det er òg ein del å vinne med tiltak på dagens flyflåte.

Eit viktig tiltak i flysikringstenesta er såkalla grøne landingar og avgangar, som Avinor starta eit prøveprosjekt med i 2008. Vidare vil redusert taksing på rullebanene og det nye trafikkreguleringssystem for Austlandet (Oslo ASAP) medverke til å redusere drivstofforbruket. Lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet skal føre til at flya kan velje meir direkte ruter og dermed redusere klimagassutsleppa.

Avinor vil elles leggje om drifta av lufthamnene i retning av klimanøytral drift gjennom bruk av fjernvarme og andre tiltak.

Avinor har òg som mål å medverke til å auke kollektivdelen i transporten til og frå lufthamnene sine. Kollektivdelen ved Oslo lufthamn, Gardermoen, har i lengre tid lege i området rundt 60 prosent. Dette er heilt i verdstoppen, men Avinor har som mål at talet skal aukast til 70 prosent. Trondheim lufthamn, Værnes, ligg òg relativt godt an med ein kollektivdel på rundt 40 prosent. Bergen lufthamn, Flesland, med rundt 20 prosent, og Stavanger lufthamn, Sola, med rundt 10 prosent, ligg dårlegare an, og målet for Avinor er å auke talet til rundt 30 prosent på begge desse lufthamnene.

##### *Utvikling av reiselivet*

I perioden 2007–2009 deltek Avinor i eit samarbeid med mellom anna Innovasjon Noreg, som skal medverke til å trekkje fleire turistar til Noreg. Prosjektet har ei totalramme på 110 millionar kroner, og Avinor medverkar med 30 millionar kro-

ner. Samarbeidet har mellom anna ført til at det er oppretta ei direkte flyrute mellom Tromsø og London.

I eit anna prosjekt arbeider Avinor med å få flyselskapa til å opprette direkteruter til Asia og Australia. Målet er å trekkje fleire turistar frå desse områda til Noreg. Dette prosjektet blir òg gjennomført i samarbeid med Innovasjon Noreg.

#### 5.1.5 Arbeidsmiljø

Avinor er ei IA-verksemd. I tråd med måla for IA-verksemdene arbeider Avinor for å redusere sjukefråveret, auke pensjonsalderen og integrere personar med nedsett funksjonsevne. Sjukefråveret gjekk ned frå 5,4 prosent i 2007 til 4,9 prosent i 2008. Måлтаlet for IA-verksemd er 4,5 prosent.

#### 5.1.6 Flysikringstenesta

##### *Kapasitet og kostnader i flysikringstenesta*

I perioden 2005–2007 byrja Avinor å utdanne fleire flygeleiarar. Verknadene av dette tok til å merkast ved årsskiftet 2008–2009. Elles ser det ut til at nesten alle flygeleiarane som slutta i Avinor i ein periode, vil vere attende i selskapet innan utgangen av 2009.

Framskrivningar frå Avinor viser at bemanninga vil vere «rimeleg robust» innan utgangen av 2012. Full dekning vil ifølgje Avinor fyrst vere mogleg ved årsskiftet 2013–2014. Avinor vil i mellomtida prøve å halde oppe kapasiteten gjennom bruk av overtid, slik at konsekvensane for brukarane, dvs. flyselskapa og Forsvaret, skal bli minst mogleg.

For å spare kostnader i flygeleiarutdanninga arbeider Avinor med å leggje utdanninga ut på anbod.

##### *Det felleseuropeiske luftrommet*

Avinor har som mål at skipinga av ei eventuell funksjonell luftromsblokk i Nord-Europa skal medverke til lågare kostnader og lågare prisar for brukarane. I 2009 skal samarbeidspartnarane i NEFAB gjennomføre ein løysingsstudie for den nordeuropeiske luftromsblockka. Innføringa av ei eventuell funksjonell luftromsblokk krev tiltak frå styresmaktene. Avinor viser til at det er behov for ei samordning mellom tenesteleverandørane og dei sivile og dei militære styresmaktene i dei landa som tek del i samarbeidet.

Målet til Avinor med å ta del i teknologiutviklingsprogrammet SESAR er å kunne påverke den teknologiske utviklinga og sikre konkurran-

seevna til Avinor. Under leiing av LFV i Sverige skal NORACON-gruppa delta med eit konkret utviklingsprosjekt i SESAR-programmet, jf. kapittel 4.1.6.

#### *Talet på kontrollsentralar*

Styret i Avinor vedtok i 2004 at Oslo kontrollsentral i Røyken skulle leggjast ned innan 2008. Kontrollsentralen har to funksjonar, undervegskontrollen for Aust-Noreg og innflygingskontrollen for lufthamnene på Austlandet. I vedtaket frå 2004 låg det at undervegskontrollen skulle slåast saman med Stavanger kontrollsentral til ein felles kontrollsentral for Sør-Noreg, og at innflygingskontrollen skulle flyttast til Gardermoen. I 2006 vedtok styret at flyttinga skulle utsetjast til 2011–2012, jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

Føresetnadene for flyttinga av innflygingskontrollen til Gardermoen har endra seg, og Avinor vil no ikkje gjennomføre denne flyttinga. Vedtaket om at undervegskontrollen skal flyttast til Stavanger ligg fast, og Avinor gjorde våren 2009 eit vedtak der selskapet valde konsept for den nye kontrollsentralen for Sør-Noreg i Stavanger.

#### *Organisering av flygeinformasjonstenesta*

I Avinor er flygeinformasjonstenesta (AFIS) organisert i divisjonen for regionale lufthamner. I rapporten som låg til grunn for evalueringa som Samferdselsdepartementet gjennomførde i 2006 av tilknytingsforma og organisering av Avinor, vart det peika på at i andre land ville flygeinformasjonstenesta ha lege i flysikringsdivisjonen. Sjå den førre eigarmeldinga for ein nærare gjennomgang av evalueringa, jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

På bakgrunn av dette vedtok styret i Avinor å sjå nærare på organiseringa av flygeinformasjonstenesta. Ein rapport om dette vart lagd fram i 2008. Styret i Avinor har førebels ikkje teke endeleg stilling til dette spørsmålet.

## **5.2 Kommenterar frå Samferdselsdepartementet**

### **5.2.1 Tryggleik**

Regjeringa har som visjon at det ikkje skal skje ulukker med alvorleg skadde eller drepne i transportsektoren, den såkalla nullvisjonen. I luftfarten er nullvisjonen langt på veg ein realitet. Dette vi-

ser at det langsiktige arbeidet med å forbetre flytryggleiken har gjeve resultat. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er viktig at dette arbeidet held fram.

Samferdselsdepartementet vil vidare understreke at det er viktig at tryggingkontrollane på lufthamnene blir gjennomførde mest mogleg kostnadseffektivt og til minst mogleg ulempe for passasjerane og dei tilsette i luftfarten.

#### *Forskrift om utforming av store flyplassar*

For Samferdselsdepartementet er det viktig at investeringar knytte til forskrifta om utforming av store flyplassar blir gjennomførde som planlagt.

Avinor har varsla at selskapet mellombels vil utsetje utbetringar i tilknytning til forskrifta på fem lufthamner (Bergen/Flesland, Sandane/Anda, Kristiansund/Kvernberget, Røst og Tromsø/Langnes). Konsekvensen av dette kan vere at Luftfartstilsynet gjev pålegg om kompensierende tiltak som kan redusere transportstandarden på desse lufthamnene.

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane som Avinor har varsla vil bli utsette, kan gjennomførast.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor balanserer omsynet til å gjere bedriftsøkonomisk lønsame investeringar som medverkar til å sikre ei berekraftig økonomisk utvikling i selskapet på lang sikt, mot bedriftsøkonomisk ulønsame investeringar i tryggleikstiltak som er viktige for å halde ved lag dagens transportstandard.

Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor, jf. kapittel 1.1, vil Regjeringa fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009). Saman med dei andre tiltaka i pakka og den nye utbytepolitikken skal tilskotet medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynne tryggleiksinvesteringar.

Samferdselsdepartementet legg elles til grunn at krava i forskrifta om store flyplassar blir gjennomførde på ein mest mogleg kostnadseffektiv måte, og på ein måte som tek omsyn til måla ovanfor.

I den førre eigarmeldinga vart det presisert at Avinor ikkje mellombels kan stengje eller redusere opningstidene vesentleg på ei lufthamn utan å ta dette opp med Samferdselsdepartementet, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007). Samferdselsdepartementet vil i denne meldinga også presisere at Avinor heller ikkje kan gjere vedtak som kan føre til at transportstan-



darden blir vesentleg redusert på andre måtar på ei lufthamn, utan å ta dette opp med Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ser det som naturleg at investeringar knytte til tryggleik skal prioriterast høgt.

I dei tilfella der vegar må leggjast om, er det tiltakshavaren – i denne samanhengen Avinor – som må bere kostnadene. Nye vegar skal byggjast etter den vegnormalen som gjeld i dag. Ofte fører dette til høgare standard på den nye vegen. I tilfelle der Statens vegvesen er vegeigar, og der vegvesenet ville ha utbetra vegen i nær framtid, meiner Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen og lufthamna bør samarbeide om finansieringa.

#### *Satellittbasert innflyging på kortbaneplassane*

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa slått fast at betre innflygingsutstyr skal sikre best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane. For Samferdselsdepartementet er det viktig at dette prosjektet blir gjennomført som planlagt.

I innbydinga til anbod på regionale ruteflygingar som vart lyst ut i oktober 2008, stilte Samferdselsdepartementet krav om at selskap som flyg på flyplassar som har installert satellittbasert innflygingssystem, skal kunne nytte dette systemet.

### **5.2.2 Økonomi**

#### *Økonomiske utsikter*

Som følgje av den internasjonale finanskrisa vil Avinor måtte rekne med å få færre passasjerar og lågare inntekter dei neste åra enn tidlegare rekna med. Kombinert med kostnadsvekst vil dette svekkje resultatata i konsernet i tida som kjem.

Samferdselsdepartementet er uroa over kostnadsutviklinga i Avinor. Departementet tek i denne samanhengen sikte på å gjennomføre eit prosjekt som skal samanlikne kostnadseffektiviteten i Avinor med andre leverandørar.

Departementet har merka seg at Avinor tek kostnadsutviklinga alvorleg, og er nøgd med at selskapet vil setje i verk tiltak for å betre resultatet i selskapet. Departementet stiller seg i denne samanhengen positivt til at Avinor vil arbeide for å auke dei kommersielle inntektene på lufthamnene. Når det gjeld parkeringsverksemda, må likevel ikkje arbeidet med å utvikle dette forretningsområdet gå på kostnad av arbeidet med å auke kollektivdelen i transporten til og frå lufthamnene.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at tiltakspakka for Avinor og den nye utbyttepolitik-

ken, som blir presenterte i samband med denne meldinga, jf. kapittel 1.1, vil medverke til å betre den økonomiske situasjonen for selskapet. Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og departementet vil følgje den økonomiske situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

#### *Investeringar*

Stort investeringsbehov og utfordringar med å skaffe finansiering til investeringane har i lengre tid vore ei hovudutfordring for Avinor. På den eine sida har den internasjonale finanskrisa forsterka desse utfordringane ved at inntektene til Avinor har gått ned. På den andre sida har krisa endra føresetnadene for trafikkutviklinga, slik at behovet for å investere i auka kapasitet ikkje lenger er like påtrengjande som tidlegare.

Tryggleikskrava frå styresmaktene blir ikkje endra av finanskrisa. Som det er vist til tidlegare, står Avinor difor overfor krevjande investeringsavgjerder i tida framover, der selskapet må balansere omsynet til å gjere bedriftsøkonomisk lønsame investeringar som medverkar til å sikre ei berekraftig økonomiske utvikling i selskapet på lang sikt, mot bedriftsøkonomisk ulønsame investeringar i tryggleikstiltak som er viktige for å halde ved lag dagens transportstandard. Samferdselsdepartementet legg til grunn at pålegg frå Luftfartstilsynet blir følgde opp.

Samferdselsdepartementet legg vidare til grunn at tiltakspakka og den nye utbyttepolitikken, som blir presenterte i samband med denne meldinga, vil styrkje investerings- og finansieringsevna til Avinor, og medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar. Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje utviklinga i investeringane i Avinor nøye i tida framover.

Samferdselsdepartementet føreset elles at Avinor har ein god dialog med brukarane i arbeidet med investeringsplanane.

#### *Lokal finansiering*

I utgangspunktet er det eit statleg ansvar å finansiere infrastrukturen innanfor Avinor. Samferdselsdepartementet finn det likevel positivt at lokale private aktørar og kommunar i einskilde tilfelle kan vere med på å finansiere mindre utbyggingsprosjekt i Avinor. For departementet er det ein føresetnad at slike prosjekt ikkje blir prioriterte på

kostnad av prosjekt som det er viktigare for Avinor og samfunnet å få gjennomført.

Samferdselsdepartementet vil elles peike på at dersom eit prosjekt inneber ei privatisering av verksemda, skal saka leggjast fram for samferdselsministeren i tråd med § 10 i vedtektene.

### 5.2.3 Kundar

#### *Tenestekvalitet*

Avinor er nærast eineleverandør både av lufthamntenester og flysikringstenester i Noreg, og kundane har få andre alternativ å gå til dersom dei er misnøgde med tenestene frå selskapet.

Avinor bør difor ha ein god dialog med brukarane og vere lydhøyr overfor ynske frå kundane. Viktige tiltak i denne samanhengen er det arbeidet Avinor har sett i verk for å gjere trafikken meir punktleg, brukarundersøkingane, konsultasjonsordningane og arbeidet med avtalene om tenestekvalitet («Service level agreements (SLA)»). Dette er område som Samferdselsdepartementet vil vere særleg oppteke av å følgje opp i eigardialogen med Avinor.

#### *Tilkomst*

Regjeringa er oppteke av at alle skal ha lik rett til deltaking i samfunnet. Styresmaktene vil sjå til at Avinor og dei andre lufthamneigarane i Noreg følgjer opp krava i den nye diskriminerings- og tilkomstlova, og likeins forsikre seg om at lufthamnene oppfyller krava i minstestandarden for assistenttenester til flypassasjerar med redusert funksjonsevne.

Spørsmålet om rettane til passasjerar med redusert funksjonsevne er også noko Samferdselsdepartementet vil følgje opp som forvaltar av den statlege eigarskapen til Avinor. Departementet vil i denne samanhengen peike på at det er viktig at organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne, blir trekte inn i planprosessane på eit tidleg tidspunkt ved nybygg og ombyggingar, slik at dei løysingane som blir valde, i størst mogleg grad kan ta omsyn til behova til flest mogleg av dei reisande.

Likestillings- og diskrimineringsombodet er elles i ferd med å vurdere om den nye innanlands-terminalen på Stavanger lufthamn, Sola, som er bygd utan gangbruer, er i strid med den nye diskriminerings- og tilkomstlova. Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet på si side sett i gang ein prosess i samråd med Barne- og likestillingsdepartementet for å vurdere om sektorlovgevinga på luftfartsområdet kjem måla i

diskriminerings- og tilkomstlova i møte. I dette arbeidet vil også organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne bli involverte, og alle partar i saka vil bli høyrde.

### 5.2.4 Samfunn og miljø

Samferdselsdepartementet har merka seg arbeidet Avinor gjer for å redusere klimagassutsleppa frå næringa. Departementet har likeeins merka seg ambisjonane Avinor har for å auke kollektivdelen i transporten til og frå lufthamnene, og er nøgd med at selskapet har fastsett konkrete mål for kollektivdelen på dei største lufthamnene. Departementet legg til grunn at Avinor samarbeider med lokale styresmakter for å oppnå desse måla, og at arbeidet for å betre kollektivtilbodet omfattar alle lufthamnene.

Som det er vist til i kapittel 3.3.3, vil Samferdselsdepartementet elles be Avinor om å greie ut om det er mogleg å differensiere lufthamnavgiftenne etter miljøeigenskapane til flya, mellom anna når det gjeld støy.

Samferdselsdepartementet har vidare merka seg det arbeidet Avinor tek del i for å vidareutvikle reiselivsnæringa i Noreg. Departementet vil vise til at reiselivet er ei viktig næring for Noreg, særleg for distrikta, og at ei styrking av denne næringa vil medverke både til regional utvikling og til å gje inntekter til landet. Departementet er oppteke av at Avinor skal vidareføre og styrkje dette arbeidet.

Avinor har peika ut fjerning av eit hinder i innflyginga til Kirkenes lufthamn, Høybuktnoen, som eit mogleg tiltak i oppfølginga av nordområdestategien til Regjeringa. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), er det vist til at Avinor har sett i gang ei nærare utgreiing av dette prosjektet, og at Regjeringa vil kome attende til saka når det ligg føre eit tilstrekkeleg grunnlag for å ta ei avgjerd.

### 5.2.5 Arbeidsmiljø

Samferdselsdepartementet vil vise til at det arbeidet Avinor gjer for å redusere sjukefråveret, auke pensjonsalderen og integrere personar med nedsett funksjonsevne, er i tråd med dei overordna måla for arbeidsmarknadspolitikken til Regjeringa.

### 5.2.6 Flysikringstenesta

#### *Kapasitet og kostnader i flysikringstenesta*

Samferdselsdepartementet registrerer at det framleis vil vere mangel på flygeleiarar i fleire år

framover. Departementet er uroa over konsekvensane for brukarane, særleg når det gjeld kostnadene ved å nytte tenestene. Det er viktig at Avinor arbeider for at flysiringstenesta blir drive på ein mest mogleg kostnadseffektiv måte, slik at Avinor over tid ikkje har ei anna prisutvikling på dette området enn andre land.

I eigardialogen med Avinor vil Samferdselsdepartementet følgje opp spørsmåla rundt kapasiteten og kostnadene i flysiringstenesta for å sikre seg at arbeidet med desse områda blir gjeve høg prioritet.

Som styresmakt har Samferdselsdepartementet gjennom lovgjevingspakka for det felleseuropeiske luftrommet elles fått nye verkemiddel til å følgje opp flysiringstenestene på dette området. I utpeikingsvedtaket frå 2007, jf. kapittel 4.1.6, stilte Samferdselsdepartementet krav til både omfanget og kvaliteten på dei flysiringstenestene Avinor skal levere, og utarbeidde rutinar for korleis krava skal følgjast opp. Vidare skal det i «Single European Sky II» utviklast insentivordningar for å sikre ei effektivisering av undervegstenestene innanfor det felleseuropeiske luftrommet, jf. kapittel 3.3.2.

#### *Det felleseuropeiske luftrommet*

Samferdselsdepartementet stiller seg bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av funksjonelle luftromsblokker og utviklinga av ny teknologi gjennom SESAR-programmet.

Departementet legg til grunn at ei skiping av ei eventuell nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk vil medverke til ei meir effektiv drift av flysiringstenestene, lågare prisar for brukarane og

reduisert vekst i klimagassutsleppa frå luftfarten. Styresmaktene i dei landa som deltek i NEFAB-samarbeidet, har skipa eit samarbeidsforum der føremålet er å koordinere naudsynte tiltak frå styresmaktene si side.

Regjeringa vil vere med på å leggje tilhøva til rette for at norske bedrifter, medrekna Avinor, kan ta del i teknologiutviklingsprogrammet SESAR. Dette er viktig både for å sikre næringsutvikling i Noreg, og for å sikre at den nye teknologien tek omsyn til tilhøva i Noreg. Hovudtilnærminga frå Regjeringa er å stille midlar til disposisjon for norske føretak gjennom relevante forskingsprogram i regi av Noregs forskingsråd. Dette er midlar som Avinor også eventuelt kan søkje om å få.

#### *Talet på kontrollsentralar*

For Samferdselsdepartementet er hovudmålet at flysiringstenesta blir driven på ein sikker og effektiv måte. Avinor har ansvaret for å organisere tenesta slik at desse måla blir nådde.

Samferdselsdepartementet tek til etterretning at Avinor no ikkje vil flytte innflygingskontrollen for Austlandet frå Røyken til Gardermoen. For departementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med å flytte undervegskontrollen for Aust-Noreg frå Røyken til Stavanger.

#### *Organisering av flygeinformasjonstenesta*

Samferdselsdepartementet legg til grunn at det er opp til styret og leiinga i Avinor å avgjere kvar flygeinformasjonstenesta skal plasserast i organisasjonen.

## 6 Finansielle spørsmål

I dette kapitlet blir det sett nærare på dei finansielle spørsmåla avkastningsmål, verdivurdering, finansiell stilling og utbyte. Kapitlet byggjer mellom anna på dei to rapportane frå Ernst & Young som er omtala i kapittel 1.1.

### 6.1 Avkastningsmål

Generelt blir avkastningsmålet nytta til å vurdere om eigaren får den same avkastninga på kapitalen som er investert i eit selskap, som ved å investere i tilsvarende verksemdar i same næringa. Dersom avkastninga ligg under avkastningsmålet, er dette eit signal om at selskapet ikkje blir drive effektivt nok. For eit selskap som Avinor, som er pålagt å utføre ei rekkje bedriftsøkonomisk ulønnsame oppgåver, kan låg avkastning òg vere eit signal om at selskapet ikkje blir kompensert tilstrekkeleg for desse oppgåvene.

Reint praktisk blir avkastningsmålet for Avinor rekna ut som den risikofrie renta pluss eit tillegg for risikoen ved å plassere midlane i internasjonal lufthamndrift. I samband med skipinga av Avinor i 2003 vart det rekna ut eit avkastningsmål på eigenkapitalen etter skatt på 10,3 prosent. I den førre eigarmeldinga vart målet redusert til 9,7 prosent.

I rapporten frå september 2008 føreslår Ernst & Young eit avkastningsmål på 10,4 prosent av eigenkapitalen etter skatt. Dette er noko høgare enn tidlegare. Hovudårsaka er at den risikofrie renta var høgare i juni 2008 enn i oktober 2006 då det sist vart rekna på avkastningsmålet.

Tabell 6.1 viser avkastningsmålet og faktisk avkastning på eigenkapitalen i Avinor etter skatt for perioden 2003–2008. I perioden har avkastninga auka, men ligg framleis under målet. Årsaka til veksten er at Avinor har fått fleire passasjerar utan

at det har vore behov for å auke kapasiteten i same grad. I tida framover står selskapet overfor store investeringar, samstundes som utviklinga i passasjertalet er uviss. Ein må difor rekne med at avkastninga kjem til å gå ned att. Det er såleis rimeleg å tru at Avinor ikkje kjem til å nå det avkastningsmålet som Ernst & Young har føreslått.

#### *Vurderinga til Samferdselsdepartementet*

Generelt vil Samferdselsdepartementet vise til at avkastningsmålet gjev eit viktig signal til eigaren og leiinga om eit føretak blir drive effektivt nok. Som aksjeselskap bør Avinor styrast etter sunne bedriftsøkonomiske prinsipp. I dette ligg det at selskapet bør ha rammevilkår som gjer det mogleg for selskapet å nå det avkastningsmålet eigaren har sett på den kapitalen som er skoten inn i selskapet.

Avinor har ikkje nådd det avkastningsmålet som eigaren har stilt fram til no, og det er rimeleg å tru at Avinor ikkje kjem til å nå det avkastningsmålet som Ernst & Young har føreslått. Dette kan tyde på at Avinor ikkje blir kompensert tilstrekkeleg for dei bedriftsøkonomisk ulønnsame oppgåvene selskapet er pålagt. På den andre sida kan ein stille spørsmål ved om det er riktig at staten skal krevje den same avkastninga frå dei regionale lufthamnene som frå resten av lufthamnene i selskapet. Dette er eit spørsmål Samferdselsdepartementet vil greie ut nærare.

### 6.2 Verdivurdering

I samband med skipinga av Avinor AS 1. januar 2003 skaut staten inn ein eigenkapital på 7,4 milliardar kroner i det nye selskapet.

Tabell 6.1 Avkastningsmål og faktisk avkastning på eigenkapitalen. 2003–2008. Prosent

	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Avkastningsmål	-	10,3	10,3	9,7	9,7	9,7
Faktisk avkastning*	-8,1	6,7	5,4	5,8	8,5	8,3

\* Ny rekneskapsstandard (IFRS) fom. 2008. Tala for 2008 kan ikkje direkte samanliknast med tidlegare tal.



Tabell 6.2 viser tal frå balansen og kontantstraumen i Avinor for perioden 2003–2008. Av tabellen ser ein at det har vore ei positiv utvikling i den bokførde eigenkapitalen sidan selskapet vart skipa. Nye verdsetjingsreglar som følgje av at Avinor gjekk over til IRFS-rekneskapsstandarden frå og med 2008, forklarar noko av auken frå 2007 til 2008.

Verdien av den bokførde eigenkapitalen skal avspegle marknadsverdien av eigenkapitalen. Dersom det blir store avvik mellom den bokførde verdien og marknadsverdien av eigenkapitalen, kan dette gje grunnlag for å skrive ned den bokførde eigenkapitalen.

Når det gjeld eit børsnotert selskap, får ein informasjon om marknadsverdien av eigenkapitalen gjennom aksjekursen. Når det gjeld selskap som ikkje er noterte på børsen, slik som Avinor, er ein nøydd til å rekne ut marknadsverdien gjennom ei såkalla verdivurdering.

Den fyrste verdivurderinga av Avinor vart gjort i samband med den førre eigarmeldinga, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007). Vurderinga viste at eigenkapitalen i Avinor hadde ein marknadsverdi på 8,3 milliardar kroner ved utgangen av 2005. Verdivurderinga frå Ernst & Young frå september 2008 viser den same kroneverdien ved utgangen av 2007, dvs. 8,3 milliardar kroner.

Ernst & Young-rapporten frå mars 2009 tydde på at det kunne vere grunnlag for å skrive ned eigenkapitalen som følgje av verknadene den internasjonale finanskrisa ville få på økonomien i Avinor. I samband med utarbeidinga av årsrekneskapsrapporten for 2008 har Avinor vurdert dette spørsmålet. Mellom anna som følgje av at Avinor no planlegg å investere mindre, meiner Avinor at det ikkje er grunnlag for å skrive ned eigenkapitalen.

### Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er ei krevjande oppgåve å rekne ut marknadsverdien av ikkje-børsnoterte selskap. I stor grad vil den verdien som blir rekna ut, hange saman med dei føresetnadene som blir lagde til grunn for vurderinga.

Samferdselsdepartementet er nøgd med at Avinor ikkje har funne grunn til å skrive ned verdien av eigenkapitalen i selskapet, mellom anna fordi storleiken på eigenkapitalen er viktig for kva for lånevilkår selskapet vil oppnå i den private marknaden.

## 6.3 Finansiell stilling

Avinor hadde ei langsiktig renteberande gjeld på 6,2 milliardar kroner ved utgangen av 2008. Gjelda var i all hovudsak knytt til eit lån som staten ytte til Oslo Lufthavn AS i samband med utbygginga av Oslo lufthamn, Gardermoen. Dei årlege avdraga på dette lånet utgjer 388,8 millionar kroner. På det same tidspunktet hadde Avinor kontantar og bankinnskot verde 53 millionar kroner. Behaldninga av kontantar og bankinnskot har vorte redusert dei siste åra som følgje av auken i investeringane.

Med unntak av Gardermoen-utbygginga har Luftfartsverket og seinare Avinor tradisjonelt finansiert investeringane sine utan låneopptak. For å skaffe finansiering til investeringane som selskapet står overfor dei neste åra, har Avinor teke til å låne pengar i den private marknaden.

Våren 2008 gjorde Avinor ei avtale som gjev selskapet høve til å låne 2,0 milliardar kroner i den private marknaden. Avtala sikrar Avinor tilstrekkeleg likviditet ut 2009. Avinor tek vidare sikte på å ta opp

Tabell 6.2 Avinor-konsernet. Balanse og kontantstrøm. 2003–2008. Mill. kr

	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
<i>Balanse</i>						
Bokført eigenkapital	6 814	7 012	7 372	7 480	9 120	9 285
Langsiktig renteberande gjeld	7 980	7 822	7 420	7 085	6 863	6 547
Bokført eigenkapital i prosent av summen av langsiktig renteberande gjeld og bokført eigenkapital	46	47	50	51	57	59
<i>Kontantstrøm</i>						
Kontantar og bankinnskot pr. 31.12	1 455	1 875	2 266	1 965	1 137	53

\* Ny rekneskapsstandard (IFRS) fom. 2008. Tala for 2008 kan ikkje direkte samanliknast med tidlegare tal.

langsiktige lån i obligasjonsmarknaden på rundt fire milliardar kroner dei neste åra. Det fyrste obligasjonslånet på 1,5 milliardar kroner vart teke opp i den norske marknaden i mai 2009.

I § 11 i vedtektene til Avinor har Samferdselsdepartementet sagt at Avinor ikkje kan låne meir enn at eigenkapitalen – målt i prosent av summen av eigenkapitalen og den langsiktig gjelda – held seg over 40 prosent. Ein regel om at lånegjelda ikkje kunne vere større enn 10,5 milliardar kroner, vart fjerna av Samferdselsdepartementet i ei ekstraordinær generalforsamling i august 2008. Tabell 6.2 viser eigenkapitalen i prosent av summen av eigenkapitalen og den langsiktig gjelda for perioden 2003–2008.

Som det er vist til tidlegare i meldinga, vil Avinor med dagens rammevilkår få utfordringar med å finansiere alle dei investeringane selskapet står overfor dei neste åra. Avinor har difor bede staten om å tilføre midlar til selskapet gjennom statleg kjøp på dei regionale lufthamnene (kapittel 3.4). Avinor har vidare bede staten om å la vere å trekke midlar ut frå selskapet gjennom utbyte dei neste åra (kapittel 6.4). Dette er tiltak som vil medverke til å redusere lånebehovet og auke eigenkapitalprosenten i Avinor.

I tillegg har Avinor bede om avdragsfritak på statslånet til Oslo Lufthavn AS og eventuelle statlege lån eller statlege garantiar. Dette er tiltak som påverkar kvar Avinor låner, det vil seie hjå staten eller i den private marknaden, men som i utgangspunktet ikkje påverkar den samla gjelda og eigenkapitalprosenten i selskapet.

#### *Vurderinga til Samferdselsdepartementet*

Samferdselsdepartementet vil vise til at eigenkapitalen i Avinor bør vere tilpassa måla, strategiane og risikoprofilen til selskapet.

Avinor har ansvaret for infrastruktur som er viktig for samfunnet. Vidare er det slik at talet på flypassasjerar og inntektene til Avinor varierer relativt mykje med den generelle økonomiske utviklinga i samfunnet. Eigenkapitalprosenten verkar også inn på kva lånevilkår selskapet kan oppnå i den private marknaden.

Avinor bør difor ha ein solid eigenkapitalbase. Kravet om at eigenkapitalen ikkje skal vere lågare enn 40 prosent av summen av eigenkapitalen og den langsiktig gjelda, er i denne samanhengen eit rimeleg krav som bør vidareførast.

Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor, jf. kapittel 1.1, vil Regjeringa fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til

Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009). Det vil vidare ikkje bli trekt ut midlar frå Avinor i form av utbyte i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbyte i 2009 for rekneskapsåret 2008 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner. I samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2009 ligg det dessutan inne avdragsfritak tilsvarende 388,8 millionar kroner for 2009 på statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009) og Innst. S. nr. 355 (2008–2009). Til saman vil desse tiltaka medverke til at Avinor kan investere meir utan å auke låna og utan at eigenkapitalprosenten blir svekt.

Samferdselsdepartementet viser elles til obligasjonslånet Avinor tok opp i mai 2009, og legg til grunn at det ikkje blir naudsynt med nye statlege lån eller statlege garantiar til Avinor i tida framover.

Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje den finansielle stillinga for Avinor nøye i tida framover.

## **6.4 Utbytepolitikk**

Gjennom utbyte tek eigaren ut avkastning på den kapitalen som er skoten inn i selskapet. Sidan Avinor er eit statsaksjeselskap, er generalforsamlinga ikkje bunden av framlegg frå styret om utbyte. Staten må likevel følgje reglane i aksjelova om kva som er lovleg utbyte.

Tabell 6.3 viser utbytet frå Avinor til staten for perioden 2003–2008. I 2003, som var det fyrste året Avinor eksisterte, tok ikkje staten ut utbyte frå Avinor. Under Bondevik II-regjeringa vart det i 2004 innført ein modell der utbytet skulle utgjere ein fast del av den verdivurderte eigenkapitalen i selskapet med eit «tak» på 40 prosent av årsresultatet (overskotet etter skatt og finanspostar). Utbytet skulle takast frå morselskapet Avinor, dvs. Avinor utanom Oslo lufthamn, Gardermoen. Utbytet skulle reknast ut med utgangspunkt i rekneskapstala frå året før, jf. St.meld. nr. 36 (2003–2004) og Innst. S. nr. 262 (2003–2004). I perioden 2004–2006 vart utbytet avgrensa av det dåverande «utbytetaket».

Tabell 6.3 Utbyte frå Avinor. 2003–2008. Mill. kr

2003	2004	2005	2006	2007	2008
0	0	151	26	324	397

Frå og med 2007 vart «utbytetaket» heva til 75 prosent av overskotet, og heile konsernet vart inkludert i modellen, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007) og Budsjett-innst. nr. 13 (2006–2007). Det nye «utbytetaket» var ikkje avgrensande for utbytet korkje i 2007 eller 2008.

I § 10-planen har Avinor bede om at staten ikkje tek ut utbyte frå selskapet dei næraste åra.

#### *Vurderinga til Samferdselsdepartementet*

I utforminga av utbytepolitikken må staten ta fleire omsyn, jf. mellom anna St.meld. nr. 13 (2006–2007) og Innst. S. nr. 163 (2006–2007):

- *Insentiv til effektiv drift:* Det at eigaren tek ut utbyte, viser leiinga at eigenkapitalen ikkje er gratis og gjev insentiv til effektiv drift.
- *Langsiktige og føreseielege rammevilkår:* Utbytepolitikken bør normalt liggje fast over fleire år, men bør likevel vere fleksibel nok til å kunne endrast dersom situasjonen til selskapet blir vesentleg endra.
- *Tilpassa kapitalstruktur:* Utbytepolitikken skal medverke til at kapitalstrukturen er tilpassa måla, strategien og risikoprofilen til selskapet

Når det gjeld punktet om kapitalstruktur, er det for Avinor vedtektsfest at eigenkapitalen skal utgjere minst 40 prosent av summen av eigenkapitalen og den langsiktige gjelda.

Regjeringa legg elles til grunn at selskap som er pålagde å drive med bedriftsøkonomisk ulønnsame oppgåver, slik som Avinor, ikkje bør kompen-

serast for dette gjennom låge utbyte, men gjennom direkte eller indirekte kompensasjon, jf. også diskusjonen i kapittel 3.4 og 6.1.

Dei siste åra har vore ein god økonomisk periode for Avinor, og dagens utbytemodell har funnert rimeleg godt for selskapet i høve til dei måla som er nemnde ovanfor. Dei neste åra står Avinor overfor ein annleis situasjon med store investerings- og finansieringsutfordringar og sviktande inntekter. I denne situasjonen er det ein fare for at dagens utbytemodell blir for lite fleksibel.

Dei andre selskapa der Samferdselsdepartementet forvaltar den statlege eigarskapen, står overfor liknande problemstillingar. Ut frå ei samla vurdering har Samferdselsdepartementet difor kome fram til ein ny utbytemodell for desse selskapa. I den nye modellen skal forventa utbyte fastsetjast for ein lengre periode, typisk tre til fem år. Utbytet skal utgjere ein prosentsats av årsresultatet i konsernet etter skatt.

For Avinor legg Samferdselsdepartementet til grunn ei forventning om 50 prosent utbyte dei neste tre til fem åra. Utbytet skal fastsetjast kvart einskilt år. Det skal takast omsyn til dei spesielle utfordringane Avinor står overfor når utbytet skal fastsetjast dei næraste åra.

Den nye utbytemodellen gjeld frå og med 2010. Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor, jf. kapittel 1.1, vil ikkje Samferdselsdepartementet ta ut utbyte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbyte i 2009 for rekneskapsåret 2008 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner.

## 7 Økonomiske og administrative konsekvensar

I samband med denne meldinga legg Samferdselsdepartementet fram følgjande tiltakspakke for Avinor i 2009:

- Regjeringa vil fremje ein proposisjon med framlegg om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 millionar kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009).
- Det blir ikkje teke ut utbyte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbyte i 2009 etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 millionar kroner.
- Avdragsfritak i 2009 for statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga, tilsvarende 388,8 millionar kroner, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009) og Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane som Avinor har varsla vil bli utsette, kan gjennomførast. Samferdselsdepartementet vil sjå til at tiltakspakka blir gjennomført i tråd med reglane for statsstøtte i EØS-avtala.

I tråd med den nye utbytepolitikken som blir presentert i denne meldinga, legg Samferdselsdepartementet til grunn ei forventning om at utbytet frå Avinor skal utgjere 50 prosent av overskotet etter skatt dei neste tre til fem åra. Samanlikna med dagens utbytemodell fører dette til at utbytet blir redusert med om lag 250 millionar kroner i femårsperioden 2010–2014.

Samferdselsdepartementet opptrer som takststyresmakt overfor Avinor. Selskapet står overfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I samband med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010 seinare i 2009, har departementet bede Avinor om å utarbeide eitt framlegg der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år, og eit anna framlegg der ein legg opp til å auke inntektene til Avinor gjennom å auke avgiftene. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultata av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

Elles ligg det ikkje andre framlegg i meldinga som vil få økonomiske eller administrative konsekvensar.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 19. juni 2009 om verksemda i Avinor AS blir send Stortinget.



**Vedlegg 1****Vedtekter for Avinor AS**

(21. august 2008)

**§1**

Selskapets firma er Avinor AS.

**§2**

Selskapets forretningskontor er i Oslo.

**§3**

Selskapet 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 lufthavnområdene. Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med.

Selskapet skal utføre samfunnsplagte oppgaver i henhold til lovgivning, konsesjon m.v., herunder planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren og beredskapsoppgaver.

**§4**

Selskapets aksjekapital er NOK 5.400.100.000 fordelt på 540.010 aksjer á NOK 10.000. Selskapets aksjer skal ikke registreres i Verdipapirsentralen.

**§5**

Styret skal etter generalforsamlingens beslutning bestå av fra 7 til 10 medlemmer.

Fem, eventuelt seks, styremedlemmer, herunder styrets leder og nestleder, velges av generalforsamlingen. Styremedlemmenes tjenestetid er to år.

**§6**

To, eventuelt tre, styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de an-

satte etter reglene i aksjeloven om de ansattes representasjon i selskapets styre med tilhørende forskrift. I den utstrekning det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, jf. aksjeloven § 6–35 annet ledd, skal de ansatte velge ett styremedlem med varamedlem eller to observatører med varamedlemmer i tillegg til den representasjonen som følger av forrige punktum, jf. aksjeloven § 6–4 tredje ledd.

**§7**

Selskapets firma tegnes i fellesskap av styreleder og et styremedlem.

**§8**

Styret tilsetter selskapets daglige leder og fastsetter tilsetningsvilkårene.

**§9**

Ordinær generalforsamling holdes hvert år innen utgangen av juni måned. På den ordinære generalforsamling skal følgende spørsmål behandles og avgjøres:

1. Godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen, herunder utdeling av utbytte.
2. Andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

**§10**

Styret skal forelegge for samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, herunder saker om hel-/delprivatisering av basisvirksomhet.

Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Konsernets hovedvirksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling av eksisterende virksomheter og utvikling av nye.

2. Konsernets økonomiske utvikling, herunder utviklingen i luftfartsavgiftene.
3. Konsernets investeringsnivå, herunder tilpassning av infrastrukturen til statens kjøp av flyrutetjenester.

Styret skal forelegge for samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er forelagt samferdselsministeren.

Samferdselsministeren vurderer selv hvorvidt han/hun ønsker å realitetsbehandle en sak.

#### §11

Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at

konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS, Oslo Lufthavn AS eller andre datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

#### §12

Prinsippene i mållova skal følges ved kunderettet informasjon. For øvrig skal prinsippene i mållova følges så langt råd er, men likevel slik at det ikke utgjør noen ulempe av betydning i forhold til private konkurrenter.

---

**Vedlegg 2****Plan for virksomheten 2008–2010 (§ 10 plan)****1 Innledning**

Styret i Avinor AS utarbeider hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet i henhold til vedtektenes § 10. Foreliggende plan redegjør for de resultater som er oppnådd i perioden 2005–2007, samt for strategier og planer for perioden 2008–2010. For enkelte områder er det en noe lengre tidshorisont. Styret vil med denne planen informere generalforsamlingen om hvilke disposisjoner som planlegges for å ivareta bedriftens samfunnsmessige og forretningsmessige ansvar.

Hver annet år danner Avinors plandokument grunnlag for en melding til Stortinget om virksomheten i selskapet. I mars 2007 behandlet Stortinget St.meld. nr. 15/Innst. S. nr 142 (2006–2007) «Om verksemda i Avinor 2006–2008», heretter omtalt som Eiermeldingen. Foreliggende § 10-plan vil dan-

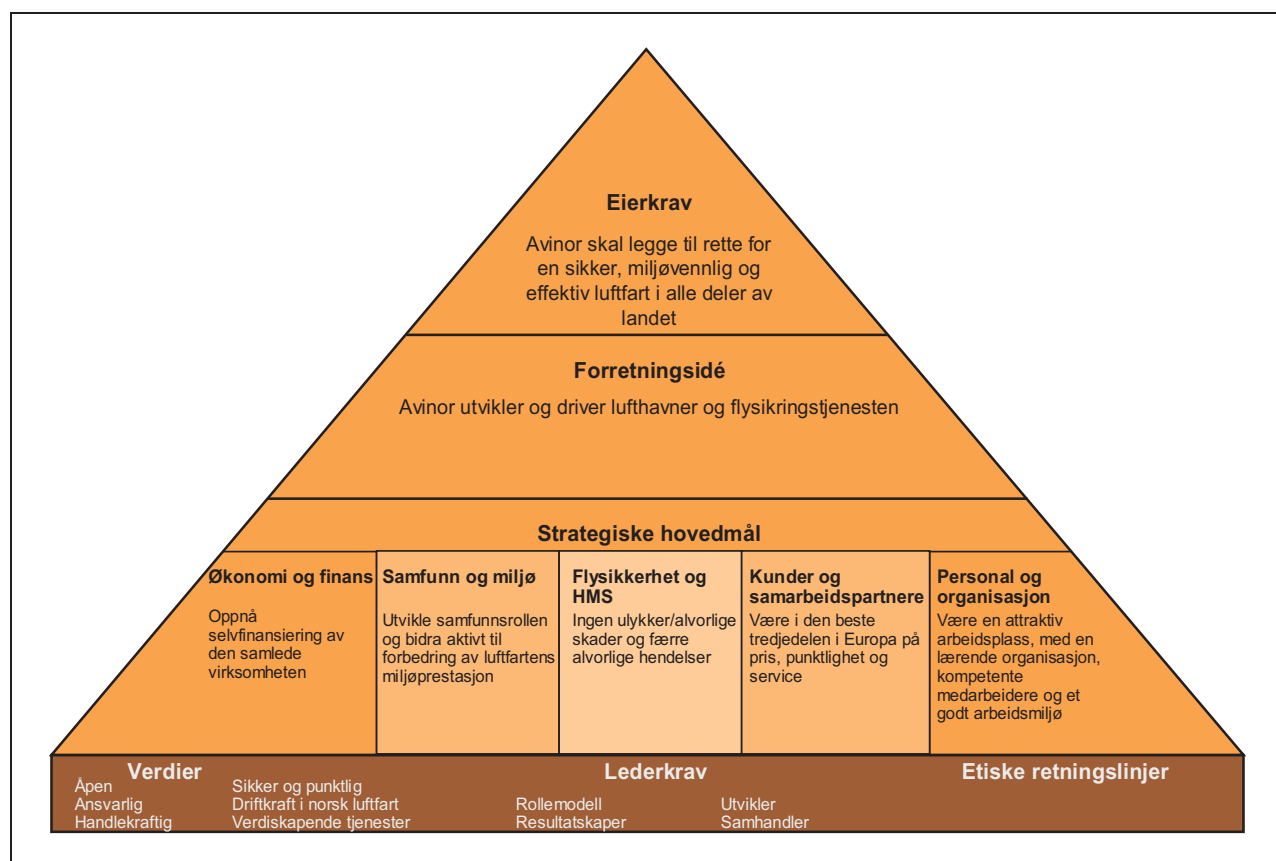
ne grunnlag for departementets arbeid med neste melding om virksomheten, som etter planen skal oversendes Stortinget høsten 2008.

I februar 2007 vedtok Avinors styre en ny strategisk plan for perioden 2007–2011. Planen beskriver mål og prioriteringer innen fem strategiske målområder. I perioden vil det bli arbeidet videre med å konkretisere og implementere føringene fra planen.

Målpyramiden nedenfor viser sammenhengen mellom eierkrav, forretningsidé og strategiske hovedmål:

*Hovedoppgaver og eierkrav*

Avinor har ansvaret for å planlegge, bygge ut og drive 46 lufthavner og den samlede flysikringstjenesten til sivil og militær luftfart i Norge. Bedrif-



Figur 2.1 Avinors målpyramide

ten skal legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet, innen rammen av en sunn økonomi.

Det er redegjort nærmere for eiers krav, forventninger og ansvar i Eiermeldingen.

Oppsummert innebærer dette at Avinor skal:

- Legge forholdene til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet.
- Drive den totale virksomheten innenfor en samlet bedriftsøkonomisk ramme, der overskuddsflyplassene skal dekke underskudd i de ulønnsomme lufthavnene. Eventuelt behov for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester må ses i sammenheng med bedriftens økonomiske situasjon og vil bli vurdert i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.
- Arbeide med sikte på en mest mulig kostnads-effektiv drift, slik at oppnådde kostnadsreduksjoner blir ivaretatt. Behovet for kostnadsreducerende tiltak i flysikringstjenesten nevnes spesielt.
- Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes så sant det ikke er uttrykt ønske fra lokale myndigheter om å legge ned en flyplass.
- Arbeide for en videre reduksjon i takstnivået.
- Oppnå en rimelig avkastning på den investerte kapitalen. Avkastningskravet til egenkapitalen og totalkapitalen er satt til henholdsvis 9,7 prosent og 6,45 prosent. Avkastningskravet vil bli sett i lys av at Avinor er pålagt å gjennomføre investeringer som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme.
- Ivareta Avinors ansvar innenfor totalforsvars-konseptet og yte støtte til Forsvaret i henhold til samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Avinor.
- Ivareta beredskap for ambulansetrafikk.
- Sikre god tilgjengelighet for personer med redusert funksjonsevne.
- Legge forholdene til rette for kollektivtrafikk til og fra lufthavnene.
- Utføre planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren, herunder delta i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

## 2 Sammendrag

### 2.1 Oppnådde resultater i de siste 2–3 årene

Avinor har vært gjennom en nødvendig stabilisering og konsolidering i de siste 2–3 år. Dette har vært viktig for å bygge opp tilliten, samt for å styrke bedriftens basisfunksjoner og organisering.

Det har vært en positiv utvikling innen alle strategiske målområder i 2007. Bedriften har et sterkt fokus på kjernevirksomheten og samfunnsoppgavene, samtidig som det økonomiske resultatet har vært tilfredsstillende. Bedriften har i hovedsak imøtekommet eierkravene i 2007.

Hovedresultater som er oppnådd er:

- Sikkerhetssituasjonen er god og har blitt forbedret i løpet av de siste årene. I 2007 nådde en fullt ut den strategiske hovedmålsettingen innen sikkerhetsområdet ved at en ikke hadde noen luftfartsulykker og ved at antallet alvorlige hendelser ble vesentlig redusert.
- Avinor har ledet et prosjekt som har gitt bransjen en mere synlig og proaktiv holdning til klimautfordringene, slik at trafikkveksten kan være bærekraftig. Avinor har nylig vedtatt en egen plan med tiltak for de neste årene.
- De interne samarbeidsforholdene i bedriften er forbedret og det er utviklet bred enighet mellom ledelse og fagforeninger om hovedtrekkene i bedriftens strategiske prioriteringer.
- Det har vært en sterk vekst i flytrafikken i alle deler av landet og til utlandet. Dette har både muliggjort økt nytteverdi for næringsliv og befolkningen og bidratt til tilfredsstillende økonomisk resultat i bedriften.
- Det pågår en meget omfattende standardheving av infrastruktur og tjenester på de regionale lufthavnene. Fra Luftfartsverket overtok flyplassene i 1998 og frem til i dag har det vært en kontinuerlig oppgradering av sikkerhets- og servicenivå. Innsatsen er spesielt omfattende og kostnadskrevende i inneværende periode.
- Det har vært en meget sterk vekst i investeringsnivået i hele bedriften de siste årene. Bedriften har håndtert dette løftet innenfor en selvfinansierende ramme og uten realvekst i prisene til flyselskapene.
- Bemanningssituasjonen innen flysikringstjenesten har vært meget utfordrende. Avinor har imidlertid iverksatt en rekke tiltak og en har hittil fått redusert bemanningsunderskuddet med ca. en tredel. Det vil kunne ta inntil 5 år å nå tilstrekkelig kapasitet.
- Det er gjennomført en rekke tiltak for å utvikle luftfartssystemets og flyplassenes betydning for regioner og næringsliv.

Lønnsoppgjøret våren 2008 førte til streik blant arbeidstakergrupper på flyplassene. Dette forårsaket negative samfunnsmessige konsekvenser for passasjerer og næringsliv og ga betydelig tap til



flyselskapene og Avinor. Bedriften legger stor vekt på å utvikle systemer og samarbeidsordninger som reduserer faren for tilsvarende arbeidskonflikter i tiden framover.

De viktigste forbedringsområdene for øvrige er:

- Det er en for høy vekst i driftskostnadene og tiltak vil bli iverksatt for å redusere denne.
- Punktligheten må forbedres. Eksempelvis hadde OSL 88,8 prosent punktlighet i 2003, mens denne var redusert til 79,9 prosent i 2007. Tiltak er igangsatt i samarbeid med flyselskapene.

## 2.2 utfordringer og tiltak

*En god sikkerhetssituasjon er blitt styrket, men nye utfordringer kommer*

Den operative virksomheten på flyplassene og i flysikringstjenesten er kjernen i Avinors samfunnsoppgaver. Ulykker aksepteres ikke og hensynet til flysikkerhet skal alltid ha første prioritet. Sikkerhetssituasjonen i norsk luftfart er god og Avinors resultater er blitt forbedret.

De viktigste sikkerhetsutfordringene fremover er knyttet til følgende:

- Økende variasjon, og operativ og teknisk kompleksitet i risikobildet.
- Det er sterke drivkrefter for et økende ressursbehov til sikkerhetstiltak av ulik karakter.
- Nye sikkerhetskrav, initiert internasjonalt, kan være utfordrende å tilpasse til norske forhold. Dette tilsier også stor varsomhet med å utvikle nasjonale særkrav som går lengre enn det internasjonale regelverket.

For å møte utfordringene vil Avinor videreutvikle:

- Spisskompetanse innen områder med spesielle utfordringer i Norge, som for eksempel vinterdrift, gjennom kunnskapsbaserte utviklingstiltak.
- En proaktiv sikkerhetskultur basert på erfaringsoverføring/revisjoner, undersøkelser av hendelser og risikoanalyser.
- Et risikobasert styringssystem og analysemetodikk som sikrer optimal sikkerhetsgevinst i forhold til ressursbruk.
- Internasjonalt engasjement i regulatoriske prosesser for å oppnå løsninger som også er tilpasset norske forhold.
- Securityregimet med sikte på økt kosteffektivitet og servicenivå.

*Luftfartens betydning for samfunnet er stor og må videreutvikles*

I Eiermeldingen er det presisert hvilke samfunnsopplagte oppgaver bedriften har. Dette er primær oppgavene. I tillegg vil Avinor søke å initiere nye tiltak for å utvikle bedriften i samsvar med samfunnsbehovene. Noen av de viktigste pågående prosjektene er:

- *Turisme og luftfart:* Veksten i antallet utenlandske turister til Norge er i økende grad avhengig av fly som transportmiddel. Analyser viser at det er luftfarten som vil kunne stå for mesteparten av økt trafikk til Norge. Det er derfor avgjørende at det legges til rette for et kvalitativt og prismessig godt flytilbud og at infrastrukturen utvikles i samsvar med behovet. Bedriften samarbeider med andre norske aktører, blant annet Innovasjon Norge, i å utvikle det norske markedet gjennom ulike prosjekter.
- *Luftfart og nordområdene:* I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeidet Avinor en rapport om luftfart og nordområdene. Analysen viser vekstmuligheter innen områder som turisme, havbruk og olje/gass, dersom forholdene innen luftfarten blir lagt til rette for ekspansjon. Høringen av rapporten har vist oppslutning om forslagene. Forslagene er basert på at tiltakene finansieres over statsbudsjettet. Avinor har også kartlagt mulighetene for internasjonale langdistanseruter over nordområdene gjennom et samarbeid med Russland. Innledende prosesser viser betydelig trafikkpotensiale og inntektsmuligheter for alle berørte land.
- *Direkteruter:* Næringslivet og befolkningen etterspør mer direkteruter–nasjonalt og internasjonalt. Dette reduserer reisetid og øker potensialet for næringsvirksomhet. Avinor deltar aktivt i arbeidet gjennom markedsanalyser og økonomiske incentiver. Siden 2005 er det etablert ca. 150 nye direkteruter til internasjonale destinasjoner fra Avinors flyplasser. Av disse er ca. 95 til nye internasjonale destinasjoner.
- *Avinors økonomiske «samfunnsbidrag»:* I de samfunnsopplagte oppgaver ligger blant annet økonomisk overføring for å dekke underskuddet på små og mellomstore lufthavner, beredskap for ambulansetrafikk og utvidede åpningstider. Etableringen av Avinor som aksjeselskap i 2003 forutsatte «ingen endring av virksomhetens samfunnsmessige rolle» og «at virksomheten i selskapet videreføres som i dag». Fra 2003 til 2007 har det økonomiske di-

rekte «samfunnsbidraget» (forholdet mellom statlig kjøp, utbytte og kryssubsidiering) økt fra 125 mill. kr til 1400 mill. kr. Avinors interne kryssubsidiering er nå 10 ganger så stor som i tilsvarende bedrifter i Sverige og Finland. Forbedrede rammebetingelser på andre områder, f.eks innlemmelsen i momsregimet og endringer i dutyfreeordningen har styrket Avinors økonomi med ca. 600–800 millioner kroner pr år.

- *Økt oljepris skaper markedsmessig usikkerhet:* Avinors økonomiske utvikling er i stor grad knyttet til veksten i trafikken. Den markedsmessige usikkerheten for norsk og internasjonal luftfart har økt betydelig. Økt oljepris har ført til en begynnende kostnadskrise for flyselskapene og det er tendenser til reduksjon i rutetilbudet. Det er således usannsynlig at den senere tids trafikkvekst vil kunne opprettholdes på samme nivå i tiden som kommer. Et levedyktig luftfartsmiljø og en nasjonal luftfartsvirksomhet vil sikre et godt og stabilt transporttilbud i hele landet og bidrar også til å utvikle kompetanse og skape arbeidsplasser innen sektoren. Det er derfor av stor betydning at både Avinors tjenester og øvrige rammebetingelser muliggjør en sunn økonomisk utvikling og opprettholdelse av et konkurransedyktig norsk luftfartsmiljø. De usikre prognosene for flytrafikken skaper stor usikkerhet vedrørende Avinors økonomi, bl.a. fordi store faste kostnadene i langsiktig infrastruktur reduserer bedriftens fleksibilitet.

#### *En bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart*

Luftfartsbransjen i Norge erkjenner at miljøutfordringene er fundamentale og at det er uakseptabelt med en utvikling der utslipp av klimagasser øker i takt med trafikkveksten. Bransjens klimagassutslipp har fått betydelig oppmerksomhet i media. Dette er positivt fordi det inspirerer bransjen til ytterligere innsats for å redusere sin miljøpåvirkning. Bransjen har imidlertid en stor utfordring i å kommunisere fakta om bransjens klimapåvirkning, og et samlet faktagrunnlag har vært savnet.

Etter initiativ fra Avinor ble det derfor våren 2007 igangsatt et utviklingsprosjekt i samarbeid med flyselskapene og NHO Luftfart for å klarlegge fakta vedr. klimautfordringene og utvikle en handlingsplan for å bedre bransjens miljøprestasjon. Arbeidet har konkludert med at det er mulig å oppnå henimot nullvekst i utslipp av klimagasser

fra luftfarten frem mot 2020, selv med betydelig trafikkvekst.

Prosjektet vil bli fulgt opp gjennom årlige handlingsplaner i Avinor.

#### *Investeringsbehovet øker utover Avinors finansieringsevne*

Det er registrert et investeringsbehov de nærmeste 5 årene som er betydelig høyere enn i tidligere perioder. De sterkeste drivkreftene bak behovet er knyttet til nye myndighetskrav, trafikkvekst og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Det er Avinors vurdering at bedriften ikke har økonomisk bæreevne til å investere i et omfang som fullt ut dekker det registrerte behovet.

Styret vil igangsette en rekke tiltak for å kunne sikre et sunt finansielt utgangspunkt for et omfattende investeringsløft som vil dekke mesteparten av det prioriterte behovet, bl.a.:

- Videreutvikle de eksisterende kommersielle produktene og analysere nye produktområder.
- Iverksette program for kostnadsreducerende tiltak.
- Gjennomføre effektiv kost/nytte vurdering av investeringer.
- Vurdere en noe større økning av avgiftene enn tidligere.

Bedriften har som målsetting at ovennevnte tiltak skal skape grunnlag for en investeringsramme på 13–14 milliarder kroner i den neste 5 årsperioden.

Dette vil ikke være tilstrekkelig i forhold til samfunnsbehovet og en anslår en manglende finansiering på 2–4 milliarder.

Bedriften må derfor foreta vanskelige avveininger mellom aktuelle prosjekter. Investeringer som er sikkerhetskritisk vil uansett bli gjennomført, men øvrige prioriteringer vil ha som konsekvens å:

- Utsette investeringer på et betydelig antall regionale og mellomstore lufthavner.
- Redusere vedlikeholdsinnsetningen.
- Stoppe nødvendig ekspansjon på mellomstore/store lufthavner.
- Utsette kommersielt lønnsomme prosjekter og veksttiltak på store lufthavner.
- Øke avgiftene til flyselskapene betydelig og utover forutsetningene.

I balanseringen mellom ovennevnte hensyn er det risiko for at en kan svekke bedriftens langsiktige økonomiske bæreevne ved at lønnsomme prosjekter ikke realiseres og omdømmet ved at pas-

sasjerene opplever dårligere service. Ringvirkningene for den samlede luftfartsbransjen og de berørte regioner vil også bli negative dersom bedriftens investeringsevne ikke er tilstrekkelig.

#### *Avinor vil være i den beste tredjedelen i Europa på pris, punktlighet og service*

Bedriften har en ambisiøs målsetting for kvalitet og pris på tjenestene. Dette gjelder særlig når en hensyntar bedriftens totalansvar og de topografiske og værmessige utfordringer som norsk luftfart møter.

Det er gjennomført en ekstern benchmarking av Avinor i forhold til ca 50 europeiske flyplasser og 30 flysikringsorganisasjoner. Hovedkonklusjonen er at Avinor er bedre enn gjennomsnittet og kommer ut mellom dette og den beste tredjedelen.

Styret anser resultatet for å være tilfredsstillende på nåværende stadium og bedriften vil utvikle tiltak for å ytterligere forbedre posisjonen i samsvar med målsettingen.

Luftfartens samlede *punktlighet* var i 2007 på 83,7 prosent, mot 83,0 prosent i 2006. Målsettingen er en punktlighet på 88 prosent. Flyselskapene har størst påvirkning på punktligheten og Avinor har derfor i samarbeid med flyselskapene igangsatt et bredt prosjekt som skal fremme forslag til forbedringstiltak, med hensikt å bedre kvaliteten på tjenestene overfor de reisende. Det er også inngått samarbeidsavtaler om servicenivå med flyselskapene på de store lufthavnene.

En forsert oppbemanning av flygeledere forutsettes også å bidra til økt driftstabilitet.

*Prisutviklingen* har vært tilfredsstillende innen lufthavntjenestene, men prisen for flysikringstjenesten har økt ut over målsettingen. Dette har bidratt til å svekke konkurransekraften i forhold til andre nordiske land. Den avgift som har økt klart sterkest de senere år er securityavgiften. Kostnadsøkningen her er relatert til nye myndighetskrav.

#### *Flysikringstjenesten er inne i en omfattende omstilling og internasjonalisering*

Både i Norge og internasjonalt er det behov for bedre utnyttelse av luftrommet og en mer effektiv tjenesteutøvelse. Pågående omstillinger og regelverksutvikling skal bidra til ytterligere styrket flysikkerhet og til rimeligere tjenester for flyselskapene. EUs arbeid for et felleseuropeisk luftrom<sup>1</sup> er sentralt i denne sammenheng. Etablering av

mer effektive luftromsblokker<sup>2</sup> på tvers av landegrensene, er et av tiltakene som skal bidra til mer effektiv trafikkavvikling. Avinor arbeider sammen med andre leverandører av flysikringstjenester for å etablere en nord-europeisk luftromsblokk. Arbeidet skjer i tråd med de EU-forordninger som Norge gjennom EØS-avtalen har sluttet seg til. En vellykket gjennomføring av prosjektet avhenger blant annet av myndighetenes aktive medvirkning.

Forskningsprogrammet SESAR<sup>3</sup> har som mål å oppnå modernisering av infrastruktur, arbeidsmetodikk og prosedyrer for flysikringstjenesten i Europa. Avinor deltar aktivt i programmet, både på lufthavn- og flysikringssiden, og vil samarbeide med internasjonale partnere og norsk industri.

#### *Fremtidige utfordringer kan kreve endringer i struktur, tjenester og kompetanse*

Det pågår betydelige endringer i bedriftens omgivelser nasjonalt og internasjonalt. En vil i løpet av året kartlegge de viktigste drivkreftene av markedsmessig, regulatorisk og samfunnsmessig karakter. I 2009 vil bedriften beslutte hvilke organisatoriske tiltak som evt. skal gjennomføres.

For å nå Avinors mål innen personal og organisasjon vil ledelse være ett av de viktigste områdene som vil bli fokusert. Å skape en aktiv lederkultur hvor ledere fremstår som rollemodeller, resultatansvarlige, og utviklere, vil bidra til å nå Avinors langsiktige målsetning.

Bedriften vil legge stor vekt på å organisere og effektivisere virksomheten på en slik måte at de ansattes kunnskaper og kompetanse blir nyttiggjort på en optimal måte. En sentral faktor i dette arbeidet er å videreføre arbeidet med kompetanse og kompetanseutvikling for samtlige ansatte. En felles helhetsforståelse for konsernets mål og langsiktige planer og hver enkelts betydning og ansvar i forhold til dette, er viktig.

## 2.3 Rammebetingelsene

### *Økonomiske rammebetingelser*

Avinors økonomiske rammebetingelser har i hovedsak vært tilfredsstillende i de senere år. Dette skyldes bl.a. at sterk trafikkvekst har muliggjort

<sup>1</sup> Single European Sky

<sup>2</sup> Functional Airspace Blocks, forkortet FAB

<sup>3</sup> Single European Sky Air Traffic Management research Programme

en selvfinansiering av nye myndighetstiltak og mer omfattende samfunnsoppgaver.

Selv om Avinor vil iverksette en rekke tiltak for å styrke den økonomiske bæreevnen er det styrets oppfatning at det ikke er mulig å øke inntekter/reducere kostnader i et slikt omfang at alle prioriterte investeringer kan dekkes av bedriftens ordinære økonomi. For å kunne utføre de samfunnsplågte oppgavene fullt ut er det derfor nødvendig med justering av rammebetingelsene i en periode.

Aktuelle tiltak som bør vurderes, er blant annet:

- Finansiering av deler av underskuddet på de regionale lufthavnene gjennom statlig kjøp av tjenester.
- Konkretisere/presisere avkastningskravet–i samsvar med samfunnsoppgavene.
- Revurdering av utbyttepolitikken slik at det ikke tas utbytte de nærmeste årene.
- Større fleksibilitet i Avinors lånerammer, muligheter til avdragsfrihet og en vurdering av ordningen med statslån.
- Egen finansieringsmodell for kommersielle prosjekter.
- Vurdere finansieringen av andre samfunnsoppgaver.

Det vurderes slik at de mest nærliggende tiltak er knyttet til avkastningskravet, utbytte og låneordninger, men også statlige kjøp anses som nødvendig.

Avinor er kjent med at det vil bli foretatt en ny verddivurdering av selskapet i forbindelse med eiermeldingen og at det vil bli anledning til å drøfte flere av de ovennevnte punkter i den forbindelse.

#### *Utviklingen av nye myndighetskrav*

Luftfartsbransjen er under omfattende endring og må utvikles i samsvar med de krav og forventninger som samfunnsutviklingen forutsetter. Innen sikkerhetsområdet er det avgjørende at nye myndighetskrav er optimale i forhold til disse utfordringene. Avinor vil bidra aktivt i utforming og implementering av nye krav.

En vil imidlertid også påpeke at Norges omfattende flyplasssystem og utfordrende topografi må hensyntas. Det bør på generelt grunnlag ikke innføres nasjonale særordninger som går lengre enn internasjonale krav, og nye krav bør underlegges grundige konsekvensanalyser. Den nye forskriften om utforming av flyplasser har f. eks. «særnorske» krav som vil medføre ekstra kostnader på

ca 750 millioner kroner i forhold til ICAOs standarder i Annex 14.

Ut fra en totalvurdering vil styret anbefale at myndighetene foretar en ny vurdering av omfang og implementeringstakt av forskriften.

Det forventes også nye vilkår i lov om vaktvirksomhet, hvor det vil bli stilt krav til vekterbransjen om en lengre og mer omfattende opplæring. Det antas at denne vil måtte ligge i forkant av ansettelse. De nye kravene vil få kostnadmessige konsekvenser for sikkerhetskontrollen på lufthavnene.

#### *Grunnlaget for bærekraftig vekst i norsk luftfart*

Norge er helt avhengig av et velfungerende lufttransportsystem for å opprettholde bosetting og arbeidsplasser, samt for å sikre befolkning og næringsliv god kontakt med omverdenen. Det finnes, i hovedsak, ikke alternativer til fly, og restriktive virkemidler som begrenser veksten vil dermed gi en rekke negative samfunnmessige konsekvenser. At luftfartsmarkedet nå er svekket og at aktørene har betydelige økonomiske utfordringer, forsterker dette behovet.

Avinor vil derfor anbefale at det tilrettelegges for vekst i takt med etterspørselen og at rammebetingelsene stimulerer til at den skal være bærekraftig.

### **3 Avinors virksomhet 2005–2007**

Kapitlet inneholder en kort gjennomgang av selskapets resultater i de foregående år. Resultatene blir presentert i forhold til de fem strategiske målområdene under de strategiske hovedmål, jf figuren side 1.

#### **3.1 Flysikkerhet og HMS**

##### *Luftfartsulykker<sup>4</sup> og luftfartshendelser<sup>5</sup>*

Utviklingen angående luftfartsulykker og luftfartshendelser har vært positiv de siste årene, slik tabellen nedenfor viser.

<sup>4</sup> En luftfartsulykke er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor det oppstår dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

<sup>5</sup> En luftfartshendelse er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy som ikke er en luftfartsulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten ved luftfartsoperasjoner. Betegnes som alvorlig dersom omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en luftfartsulykke.



Tabell 2.1 Luftfartsulykker og luftfartshendelser de tre siste årene der Avinor har vært medvirkende part

Type hendelse	Antall		
	2005	2006	2007
Luftfartshendelser	1632	1366	1584
Alvorlig luftfartshendelser	10	8	1
Luftfartsulykker	1	1	0

Tabellen viser luftfartshendelser og ulykker der Avinor har vært medvirkende part i årene 2005–2007. Det har vært en reduksjon i antall rapporterte alvorlige luftfartshendelser i 2007 sett i forhold til de to foregående årene. Det var ingen luftfartsulykker der Avinor har medvirket i 2007. I og med at Avinor bare registrerer hendelser og ulykker hvor Avinor har vært medvirkende part vil statistikken fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), som gjennomfører sine undersøkelser på et bredere grunnlag, kunne avvike fra tallene i tabellen.

Avinors målsetting er ingen ulykker/alvorlige skader og færre alvorlige hendelser.

Sikkerhetsarbeidet gjennomsyrrer hele Avinors virksomhet og er det høyest prioriterte området i bedriften. Som et ledd i sikkerhetsarbeidet arbeides det kontinuerlig for å forsterke sikkerhetskulturen. Det er i 2007 gjennomført flere prosjekter og programmer innen området, og arbeidet med å forsterke sikkerhetskulturen fortsetter.

Alle hendelser og avviksmeldinger registreres gjennom Avinors elektroniske meldingssystem Mesys.

#### Avviksmeldinger og myndighetsavvik

Å få lukket innrapporterte avvik innenfor angitt tidsfrist, er viktig for å opprettholde et fastsatt sikkerhetsnivå. Avinor hadde for 2007 satt seg som mål å redusere med 30 prosent antall forfalte flysikkerhetsmeldinger. Dette målet ble nådd. I 2008 vil det arbeides systematisk for å redusere antallet ytterligere.

Når det gjelder forfalte myndighetsavvik er utviklingen positiv. Men Avinor har ikke oppnådd målsettingen om ingen forfalte myndighetsavvik for 2007. Avinor hadde ved årsskiftet 2007/08 25 meldinger med oversittet frist fra Luftfartstilsynet. Åtte av disse hadde moderat risikograd, elleve hadde lav risiko mens seks var meldinger hvor ri-

siko ikke var satt. Det var ingen forfalte myndighetsavvik med høy risiko.

#### Security

De skjerpede securityreglene som ble innført i 2006 har medført større fokus på sikkerhetskontrolltjenesten. Utøvelsen av de nye reglene skapte betydelig medieinteresse og negative reaksjoner fra de reisende. Det har også vært sterke reaksjoner fra ansatte i flyselskapene. Luftfartstilsynet opprettet et samarbeidsutvalg security, ledet av Avinor, som skulle bistå Luftfartstilsynet i arbeidet med å sikre at sikkerhetskontrollen gjennomføres på en effektiv og profesjonell måte. Utvalget leverte sin rapport til Luftfartstilsynet 15. juni 2007. Rapporten identifiserte elleve forbedringstiltak for sikkerhetskontrolltjenesten.

Avinor har iverksatt flere tiltak på bakgrunn av denne rapporten, blant annet pågår det tiltak til forbedring av areal og logistikk i sikkerhetssluser, oppgradering av teknisk utstyr, utvidelse av sikkerhetskritisk område (CSRA) og forbedring av rapporteringssystemer.

### 3.2 Samfunn og miljø

#### Luftfartens samfunnsnytte

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

Eksempler på sektorens betydning:

- Luftfarten bidrar til 60–65 000 arbeidsplasser. Betydningen er spesielt stor i distriktene. Den samlede effekten av luftfarten tilsvarer fire prosent av landets BNP.
- 13 prosent av alle innenriks flyreiser er knyttet til olje- og gasssektoren. Videre foretas 550 000 helikopterreiser årlig til installasjonene på sokkelen.
- 30 prosent av alle innreisende turister kommer med fly, og denne transportformen øker mest. Flyturistenes forbruk i Norge er på om lag 13 mrd. kr.
- Luftfarten har stor betydning for globaliseringen av næringslivet, jf. studie fra Stavanger.
- Årlig foretas 400 000 pasientreiser med rutefly. Betydningen for helsesektoren er særlig stor i Nord-Norge.



- Det foretas 31 000 flybevegelser med ambulansefly årlig, (80–90 per døgn). 9 000 av disse er på regionalplassene.
- Luftfarten muliggjør landsomfattende kultur- og sportsaktiviteter.
- Bransjen tilbyr ledsagerhjelp til blant annet eldre og syke, samt barn som reiser alene. Dette utgjør et viktig sosialt tilbud og omfatter over 250 000 reiser årlig.
- Flyfrakt er avgjørende for næringslivet, helse-sektoren m.m.

### Miljørapportering

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

Utslipp knyttet til fly- og baneavising, brannøvingfelt, m.m er underlagt søknadsplikt etter forurensningsloven, og konsernets mål er å ha utslippstillatelser for alle lufthavner. Søknader ble sendt fylkesmennenes miljøvernavdelinger i 2003. Fortsatt er saksbehandlingen uavklart for 11 lufthavner. Saksbehandlingstiden i fylkene er etter Avinors oppfatning lite tilfredsstillende.

Nedenfor er listet opp noen hovedtall og -aktiviteter:

- Forbruk av fly- og baneavisingsskjemikalier varierer med trafikkmengde og værforhold. For sesongen 2006–2007 var samlet forbruk av fly-avisingsskjemikalier for Avinor og OSL ca. 1 900 000 liter glykol og ca. 2 400 tonn baneavisingsskjemikalier.
- Ved Oslo lufthavn, Gardermoen er støykonsekvensene av et økende antall flybevegelser merkbar. Tidligere års trend med minkende total støy rundt lufthavnen har snudd, og de to siste årene har vist en økning.
- I 2007 ble det publisert 15 nye flystøysonekart.
- Med hensyn til lokal luftkvalitet er det ikke registrert verdier over grenseverdiene for svevestøv og nitrogenoksider i 2007 ved Avinors lufthavner.
- Oslo lufthavn, Gardermoen kartla i 2007 sine klimagassutslipp i henhold til «Greenhouse Gas Protocol», og har fått klimaregnskapet verifisert av DNV. Lufthavnen har for å bidra til Kyotoprotokollens grønne utviklingsmekanisme, investert i to prosjekter innen vindkraft og fjernvarme i India.

For omtale av bærekraftprosjektet vises til side 15–17.

Det vises også til at Avinor AS og Oslo Lufthavn, Gardermoen utgir egne miljørapporter. Disse er tilgjengelige på henholdsvis [www.avinor.no](http://www.avinor.no) og [www.osl.no](http://www.osl.no) og inneholder mer omfattende statistikk og informasjon om miljøarbeidet i konsernet.

### 3.3 Kunder og samarbeidspartnere

Flyselskapene og passasjerene er Avinors viktigste kunder. Samarbeidspartnere på lufthavnene og Forsvaret er også viktige målgrupper. Passasjerene og forbrukernes interesser blir stadig viktigere for Avinors virksomhet. De kommersielle inntektene fra passasjerene får større betydning.

Avinor har i hovedsak løst kapasitetsutfordringene i flysikkerhetstjenesten, på banesiden og i terminalene, særlig på de store lufthavnene. Kapasitetsbehovet fremover vil bli sikret gjennom utbyggingstiltak, riktig bemanning og optimalisering av trafikkprogrammene.

#### Trafikkstatistikk

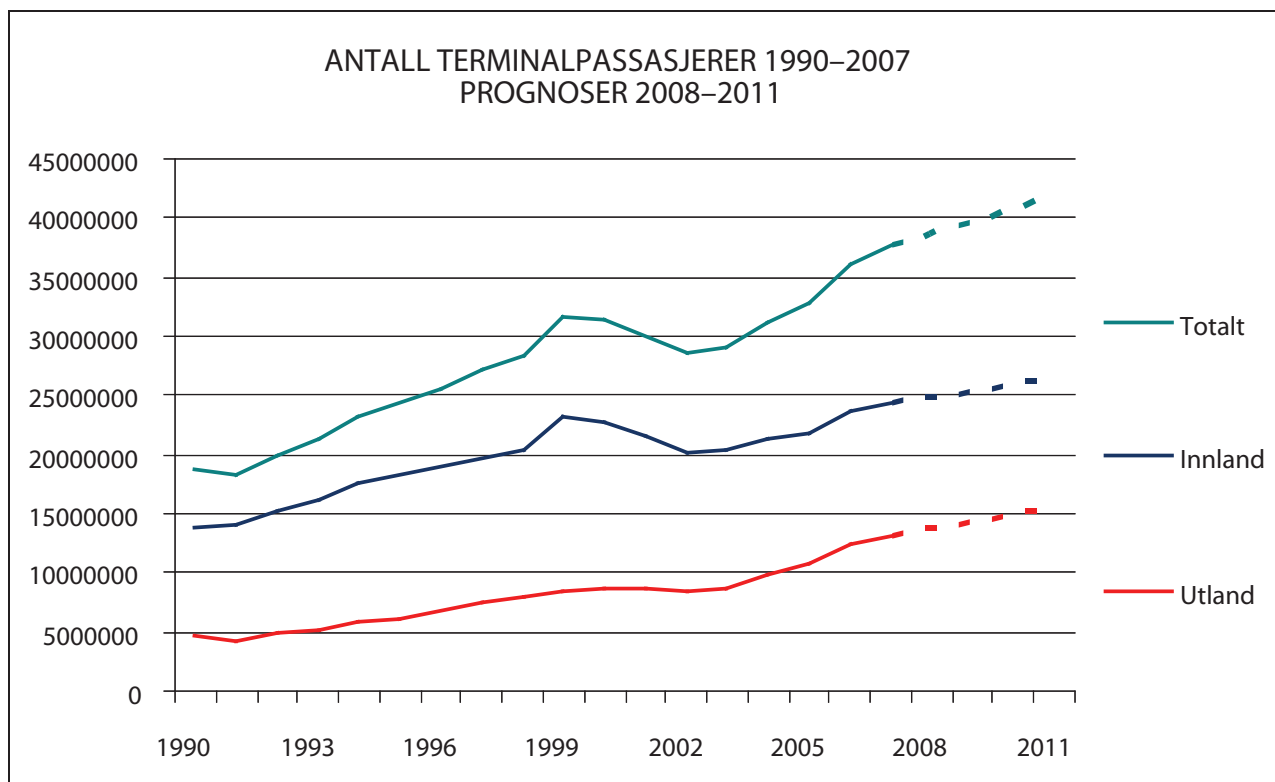
Figur 2.2 viser utviklingen i antall terminalpassasjerer i perioden 1990–2007, og prognose for de kommende 4 årene

Flytrafikken vokste jevnt gjennom 1990-tallet. Etter 1999 kom en nedgang fram til september 2002. Siden har det vært en betydelig vekst i markedet, særlig utenriks.

Antall passasjerer på Avinors lufthavner økte fra 36,2 millioner i 2006 til 38,7 millioner i 2007, dvs en vekst på 6,8 prosent. Målt i antall flybevegelser var veksten på 3,1 prosent. Frakttrafikken målt i fraktet tonnasje økte 2,0 prosent. Antall passasjerer økte om lag dobbelt så mye som antallet flybevegelser. Dette betyr at flystørrelsen og kapasitetsutnyttelsen har økt. Antallet tomme seter er redusert. Miljø- og ressursmessig er denne utviklingen positiv.

Siden 2005 er det etablert ca. 150 nye direkte-ruter til internasjonale destinasjoner fra Avinors flyplasser. Av disse er ca. 95 til nye internasjonale destinasjoner.

Avinors undersøkelser viser at kundene har fått stadig rimeligere billetter. Innenriks var prisene i 2007 om lag ti prosent lavere enn i 2003. Det er først og fremst de som reiser i forbindelse med arbeid og der hvor det er konkurranse, at prisene har gått ned.



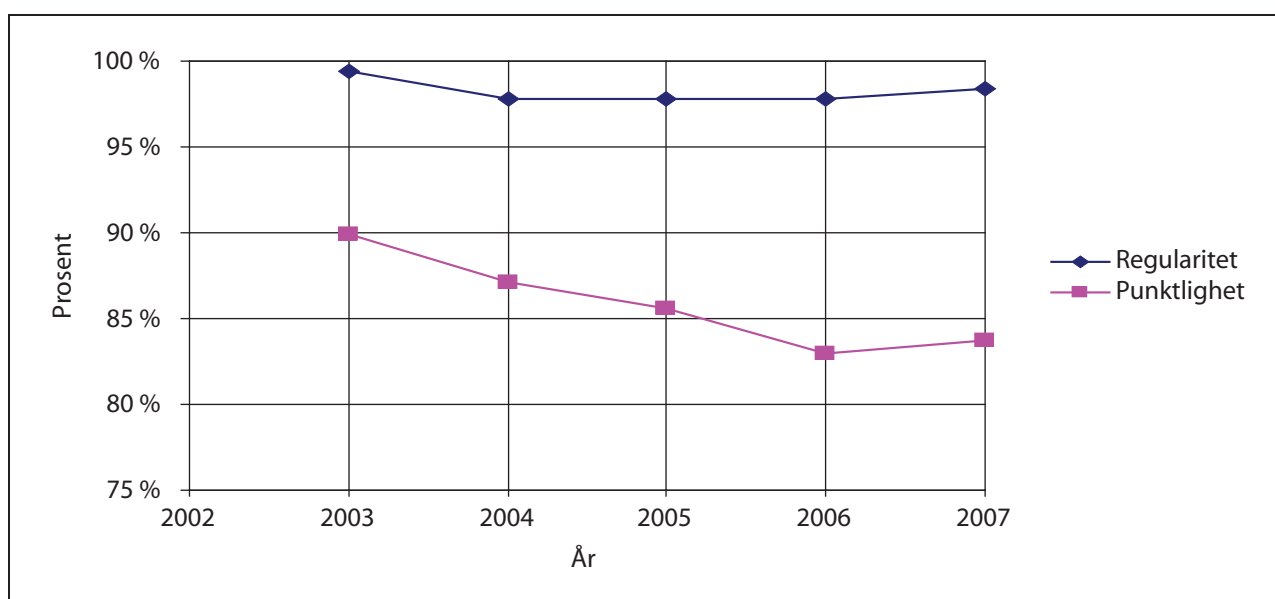
Figur 2.2 Trafikkutvikling og prognose. 1990–2011

### Punktlighet og regularitet

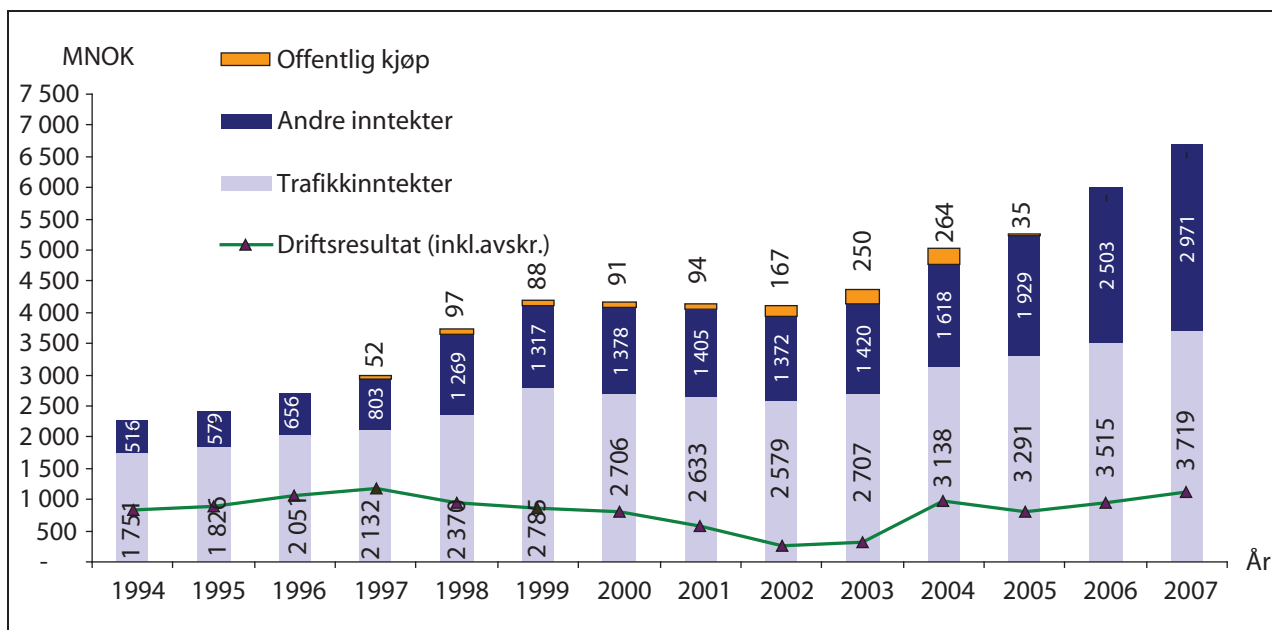
En viktig del av Avinors samfunnsansvar er å legge til rette for punktlighet og regularitet. Avinor har som mål å oppnå en punktlighet på 88 prosent og en regularitet på 98 prosent for sine lufthavner. I denne sammenhengen er det viktig å påpeke at måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom

lufthavn, flyselskap, handlingselskap mv. Figur 2.3 viser hvorledes punktligheten og regulariteten ved Avinors lufthavner har utviklet seg de senere år.

Regulariteten i 2007 var på 98,4 prosent. Dette er det beste resultatet siden 2003, og 0,6 prosent høyere enn i 2006. Målet om en regularitet på 98 er dermed nådd i 2007.



Figur 2.3 Punktlighet og regularitet på Avinors lufthavner. 2003–2007



Figur 2.4 Økonomisk utvikling for Avinor-konsernet, 1994–2007. Mill. kr.

Punktligheten har vist nedadgående tendens i perioden 2003–2006. Dette henger blant annet sammen med en betydelig større kapasitetsutnyttelse hos flyselskapene, noe som gjør totalsystemet mer sårbart for driftsforstyrrelser. Resultatet for 2007 (83,7 prosent) representerer imidlertid en bedring på 0,7 prosent i forhold til året før. Dette er allikevel 4,3 prosentpoeng under punktlighetsmålet.

Internasjonale sammenlikninger de senere år har vist at norsk regularitet og punktlighet er blant de beste i Europa.

### 3.4 Økonomi og finans

#### Resultatutvikling

Figur 2.4 viser den økonomiske utviklingen for Avinor-konsernet i perioden 1994–2007.

Driftsinntektene økte med 11,2 prosent i 2007 til 6 690 mill. kr hvorav 3 719 mill. kr utgjorde trafikkinntekter fra flyselskapene og passasjerene. Øvrige driftsinntekter utgjør 44 prosent av de totale inntektene og kommer i all hovedsak fra utleie av arealer til butikkdrift, service, parkering, hoteller og annen bruk av infrastruktur. Avinor har heller ikke i 2007 mottatt statlig kjøp av regionale lufthavntjenester.

Driftskostnadene i 2007 utgjorde 5 750 mill. kr, som er en økning fra året før på 494 mill. kr eller 9,4 prosent. Hovedgrunnene til kostnadsveksten er økte kostnader knyttet til security og flysikkerhetstjenester.

Driftsresultatet ble 1 119 mill. kr, sammenliknet med 942 mill. kr i 2006, en økning på 19 prosent. Justert for konserninterne transaksjoner og fordelinger, står Oslo Lufthavn AS for et driftsresultat på 1 661 mill. kr og divisjon store lufthavner for 551 mill. kr. Resultatet fra disse lufthavnene bidrar til å finansiere det øvrige lufthavnnettet som går med et driftsunderskudd på i alt 1 075 mill. kr.

De kommersielle inntektene utgjør en voksende andel av Avinors inntekter. Særlig har veksten skjedd på salg av avgiftsfrie varer (duty-free), parkering og butikker, servering og service overfor de reisende. Veksten i avgiftsfritt salg henger blant annet sammen med regelverksendring i 2006 som åpnet for salg av slike varer ved ankomst.

#### Investeringer og prosjekter

Avinorkonsernets samlede investeringer i 2007 var 2 182 mill. kr, en økning på 41 prosent i forhold til 2006. I 2006 var samlede investeringer 1 549 mill. kr. De største prosjektene som ble startet/gjennomført i 2007 var:

- Ferdigstillelse av sikkerhetsområder og lysanlegg, jf. tabell 2.3.
- Etablering av åtte nye radaranlegg i Norge som etter planen skal være ferdig innen 2012, samt to radarinstallasjoner offshore og en radarinstallasjon på fastlandet for å bedre sikkerheten på norsk sokkel. Første ferdigstillelse er Bardufoss og Heidrun, første kvartal 2009.

- Utvikling og implementering av NATCON Nord. Arbeidet er planlagt ferdigstilt i 2008/2009.
- Utvidelse av P- hus på Oslo lufthavn, Gardermoen ble ferdigstilt høsten 2007.
- Utvidelse av terminalbygg Stavanger lufthavn, Sola er under slutføring. Arbeidet med nye piler har startet opp.
- Nytt ekspedisjonsområde på Alta lufthavn er under arbeid.
- Hotell ved Bergen lufthavn, Flesland ble åpnet i 2007. Hotell ved Trondheim lufthavn, Værnes er påbegynt og forventes ferdigstilt høsten 2009.
- Oppgradering av Oslo kontrollsentral for å kunne håndtere flere flybevegelser over Østlandsområdet (Gardermoen, Torp og Rygge).
- Utvikling og implementering av satellittbasert innflygingssystem for de regionale lufthavnene (SCAT-I). Brønnøysund ble ferdigstilt høsten 2007. Det er redegjort for framdrift på øvrige lufthavner i kap. 4.1.
- Terminalbygg på Svalbard lufthavn, Longyear ble åpnet i desember 2007.
- Terminalbygg på Brønnøysund lufthavn, Brønnøy ferdigstilles første kvartal 2008.
- Ny fjernoppstillingsplass på Oslo lufthavn, Gardermoen ble tatt i bruk i desember 2007.

#### Risikostyring av investeringsprosjekter i Avinor

Siden 2000 har statlige investeringsprosjekter med anslått kostnad over 500 mill. kr vært undergitt sær-

skilt kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag. Kvalitetssikringen utføres i to trinn:

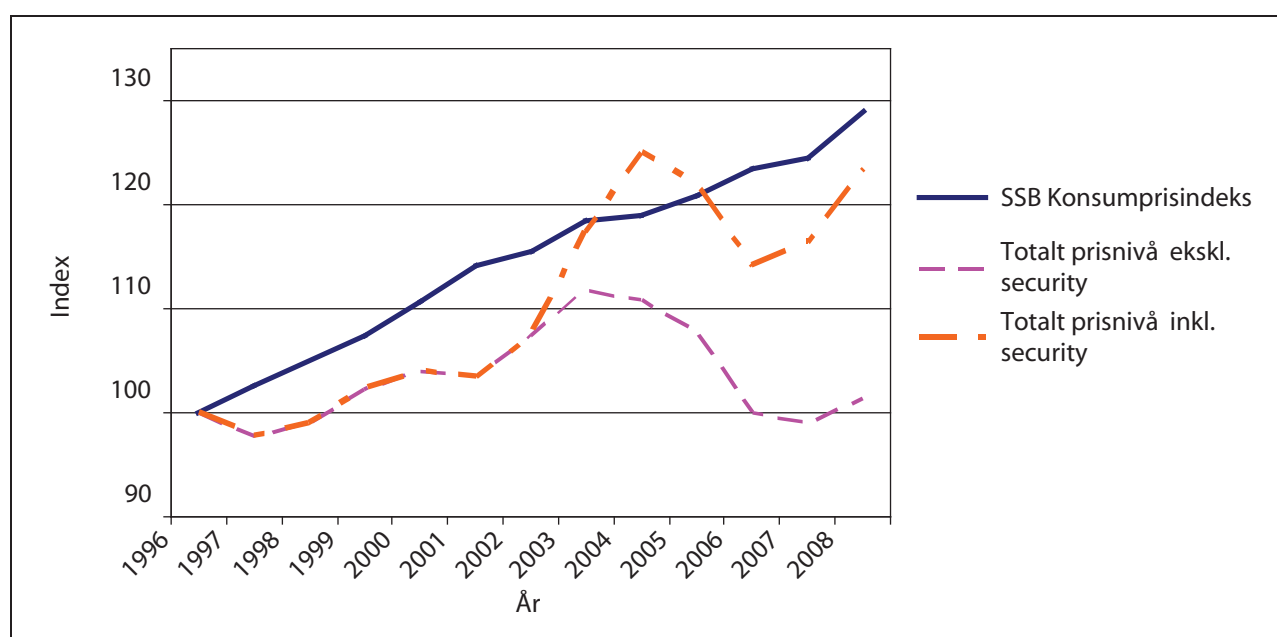
- Kvalitetssikring av konseptvalget ved fullført forstudie (KS 1)
- Kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag ved fullført forprosjekt, eller i detaljprosjekteringsfasen for enkelte prosjekter (KS 2)

Avinor har, som statlig aksjeselskap, ikke noe formelt krav på seg til å følge dette kvalitetsregimet. Bedriften har likevel valgt å legge prinsippene til grunn for alle investeringer med anslått kostnad over 50 mill. kr. For strategiske og myndighetspålagte investeringer gjøres usikkerhetsanalyser. Analysene utarbeides i forprosjektet og fremlegges som en del av beslutningsunderlaget. Det gjennomføres også periodiske usikkerhetsanalyser underveis i prosjektenes detaljplanleggings- og gjennomføringsfase.

Avinors investeringsprosjekter budsjetteres med utgangspunkt i et basisestimat og påslag for usikkerhet. Kostnadsrammen, som omfatter styringsrammen med tillegg for usikkerhet, tilsvarer 50 prosent sannsynlighet for at prosjektets ramme ikke overskrides.

#### Avgiftsnivået

Luftfartsavgiftene fastsettes av Samferdselsdepartementet i årlig forskrift og utgjør flyselskapenes og passasjerenes betaling for bruk av Avinors tjenester.



Figur 2.5 Utvikling i konsumprisindeks og luftfartsavgiftene. 1996–2008. 1996 = 100.

Utviklingen i luftfartsavgiftene har i perioden 1996–2008 ligget lavere enn konsumprisindeksen, det vil si at det har vært en realprisnedgang. Avgiftsnivået, eksklusive security-avgiften, er om lag nede på nivået i 1996. Fra 2006 er det en økning i totalt nominelt prisnivå på 1,9 prosent i 2007 og en prognose på 6,0 prosent i 2008, jf. Figur 2.5.

1. juni 2004 ble det innført en egen sikkerhetsavgift på 42 kroner per avreist passasjer. På samme tidspunkt ble terminalavgiften redusert med 21 kroner per passasjer. Med virkning fra 1. juli 2007 ble sikkerhetsavgiften økt til 52 kroner og videre til 55 kroner fra 1. januar 2008.

### 3.5 Personal og organisasjon

Den sterke veksten i flytrafikken og de utfordringer for aktivitetsnivået dette fører med seg har preget 2007. Det er lagt vekt på å opprettholde en stabil driftssituasjon og videreutvikle samarbeidet med de tillitsvalgte.

#### Produksjon

Produksjonen, målt i antall passasjerer per ansatt, viser følgende utvikling.

Tabell 2.2 viser en produktivitetsforbedring de siste fire årene målt i antall passasjerer per ansatt. Det må likevel understrekes at dette er et relativt enkelt produktivitetsmål.

#### Samarbeide med tillitsvalgte

Avinor og organisasjonenes tillitsvalgte har et fruktbart samarbeide på mange arenaer og i mange enkeltsaker. Det har i fellesskap vært gjennomført gode og tillitsbyggende samarbeidskonferanser og konsultasjonsmøter. Arbeidet med å slutføre og signere en samarbeidsmodell er påbegynt og er slutført i 2008. Det er også videreutviklet rutiner og praksis for drøftings- og informasjonsmøter. Det er Avinors oppfatning at de tillitsvalgte er opp tatt av å bidra med sine kunnskaper inn i de ulike prosjekter og prosesser for å styrke selskapets beslutninger og policy. Lønnsoppgjøret i 2007–for samtlige overenskomstområder–ble løst innen de gitte frister, mens lønnsoppgjøret våren 2008 førte til streik blant arbeidstakergrupper på flyplassene. Dette forårsaket negative samfunnsmessige konsekvenser for passasjerer og næringsliv, og betydelige tap for flyselskapene og Avinor.

Tabell 2.2 Antall passasjerer per ansatt

2004	2005	2006	2007
11 419	12 195	12 967	13 389

Bedriften legger, også i kommenterte planperiode, vekt på å videreutvikle en god dialog og gode systemer og samarbeidsprosesser mellom selskapet og de tillitsvalgte.

#### Kompetanseutvikling

Kompetanseutvikling skal være en kontinuerlig og helhetlig prosess, underbygget av mål- og utviklingssamtaler (MUST) og medarbeiderundersøkelsen (MU). Medarbeidersamtalen skal sikre at den enkeltes kompetanseutvikling er i samsvar med konsernets mål- og strategier.

Myndighetspålagt kompetanse og grunnleggende kompetanseutviklingsaktiviteter prioriteres. Dette omfatter myndighetspålagt kompetanse for operativt personell og konsernlederprogram for ledere på alle nivå. For å få en ytterligere styrking av kollegastøtteordningen vil denne inngå i lederopplæringen.

Det har videre vært gjennomført eller igangsatt flere store prosjekter tilknyttet kompetanseutvikling i konsernet i 2007. Særlig fokus har operativ drift hatt med Kompetansekrav vinterdrift (KKVD) og Opplæring vinterdrift (OPVD), jf side 14. Av andre større prosjekter kan nevnes Automatisk varsling og rapportering av baneforhold (AVRB), Plania (driftsstyringssystem), livsfaseprosjektet, kompetanseutvikling/ prosjektlederkompetanse, Identity Management (Idm), sikkerhetskultur m.fl. Teamledertreningen i divisjonene fortsetter fra 2006 med gode resultater. Det opprettes ny kompetanseenhet for fagopplæring av bakketjenesten (KFB), operativ fra mai 2008.

For opplæring og rekruttering av flygeledere og AFIS-personell vises til omtale på side 63–65.

## 4 Strategier for utviklingen i 2008–2010

Avinors strategisk plan gjelder for perioden 2007–2011. Planen implementeres gjennom konkrete tiltak. Dette kapitlet inneholder en gjennomgang av viktige strategier og planer innenfor de fem målområdene i planen: Flysikkerhet og HMS, samfunn og miljø, kunder og samarbeidspartnere, økonomi og finans, samt personal og organisasjon.

### 4.1 Flysikkerhet og HMS

Avinor har som et overordnet mål å unngå ulyk-



ker og alvorlige personskader. Et godt fungerende kvalitetssystem er en viktig forutsetning for at sikkerheten skal kunne forbedres systematisk. Avinors system for sikkerhetsledelse og kvalitetssystemet er derfor integrert i et risikobasert styringssystem. Bedriften må derfor utvikle metoder for å kunne vurdere hvilke tiltak som gir størst sikkerhetsgevinst i forhold til de ressursene som kreves, og tiltak må følges opp og etterleves i det daglige. Derfor er det et definert mål å tilrettelegge for en bedring av sikkerhetskulturen blant alle som jobber i og for konsernet. Dette betyr ikke at dagens sikkerhetskultur er dårlig, eller at ikke sikkerhetskronene brukes effektivt. Det er heller en erkjennelse av at både «kreativ mistenksomhet» og sikker atferd så vel som objektive mål på risiko som et grunnlag for prioritering av tiltak, er grunnleggende for bedring av sikkerheten.

#### Risikobasert prioritering

De kortsiktige, konkrete mål følger av styringssystemet gjennom kartlegging og analyse av sikkerhetskritiske funn. Tiltak som gir størst sikkerhetsgevinst i forhold til ressursinnsatsen, blir prioritert. I det langsiktige, strategiske sikkerhetsarbeidet, identifiseres fremtidige sikkerhetsutfordringer, for å kunne identifisere hvilke tiltak som må iverksettes for å møte disse utfordringene.

I perioden vil arbeidet med flere viktige prosjekter og tiltak innen flysikkerhet og HMS bli videreført. Det vises også til omtale av investeringsprosjekter i kapittel 3.4 og 4.4.

#### Videre implementering av forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2)

Ut fra foreløpige anslag vil Avinors samlede kostnader for fornyet teknisk operativ godkjenning av samtlige flyplasser etter de skjærpede kravene i

BSL E 3-2 ligge i størrelsesorden 3–3,5 mrd. kr. Avinor har etter aksept fra Luftfartstilsynet lagt opp til en fremdriftsplan der utbedringene ved alle lufthavner gjennomføres innen 5 år etter fornyet godkjenning. Hvis utbedring ikke er gjennomført innen 2 år etter godkjenning krever Luftfartstilsynet innføring av kompenserende tiltak, til utbedringen er gjennomført, senest 5 år etter godkjenning.

Dette medfører at siste utbedring må være gjennomført innen utgangen av 2013. Hovedtyngden av utbedringstiltakene vil være ferdige i 2010–2011 med fornyet godkjenning fra Luftfartstilsynet i 2012–2013. I tabell 2.3 er vist når utbedringene er ferdigstilte.

Det tas forbehold om at for enkelte lufthavner kan fremdriftsplanene bli endret på grunn av uavklarte forhold til tredjepart og uavklart finansiering. Mo i Rana er utsatt i påvente av avklaring omkring nytt flyplassprosjekt.

I tillegg kommer Forsvarets tre lufthavner, Bodø, Andøya og Bardufoss, der tiltakene gjennomføres i regi av Forsvaret.

Enkelte av kravene i BSL E 3–2 er vesentlig skjerpet i forhold til kravene i ICAOs Annex 14. Dette gjelder bl.a. i forhold til det planerte sikkerhetsområdets bredde etter baneende. De ekstra kravene i BSL betyr en vesentlig kostnadsøkning i forhold til ICAOs standarder i Annex 14. Avinor har beregnet at denne beløper seg til ca. 750 mill. kroner.

Utbedring av sikkerhetsområdene medfører også behov for vegomlegging på en rekke lufthavner. Omfanget og kostnaden for dette arbeidet har gjort at Avinor har tatt finansieringen av dette opp med Samferdselsdepartementet. Avinor er av den oppfatning at vegeier i større grad bør finansiere vegomleggingen. Dette spørsmålet er ikke avklart.

Tabell 2.3 Lysanlegg og sikkerhetsområder. Planlagt ferdigstillelse

År	Ferdige	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lufthavn	Kirkenes Molde Svalbard, Sogndal, Florø, Stokmarknes Båtsfjord Sandnessjøen Namsos Vadsø Berlevåg Ørsta-Volda	Svolvær, Hammerfest Hasvik, Mosjøen	Alta Røst	Mo i Rana Mehamn, Brønnøysund Tromsø Honningsvåg	Sandane Førde Røros Rørvik Leknes Haugesund Lakselv	Narvik Kr.sund Kr.sand Bergen Vardø Fagernes Trondheim Værøy	Ålesund Harstad/ Narvik, Stavanger

Tabell 2.4 Utrullingsplan SCAT-1 på regionale lufthavner

Operativt år	2007	2008	2009	2010
Lufthavn	Brønnøysund	Hammerfest,	Namsos, Ørsta-Volda, Mosjøen, Stokmarknes, Sandnessjøen	Mo i Rana, Rørvik, Vardø, Sørkjosen, Leknes, Berlevåg, Honningsvåg,
			Førde, Båtsfjord, Vadsø, Svolvær	Sandane, Mehamn, Hasvik, Narvik,

#### System for fremvisning av radar- og reiseplandata–NATCON<sup>6</sup>

Innføringen av NATCON i hele Norge–ved alle kontrollsentraler og kontrolltårn–vil sørge for en standardisering av den tekniske og funksjonelle plattformen for utøvelse av flygekontrolltjeneste og bidra til økt flysikkerhet. Systemet er tatt i bruk i områdene som er kontrollert av Stavanger kontrollsentral og Oslo kontrollsentral. Denne teknologiske løsning er til erstatning for utstyr som ble utviklet på 1970-tallet og som ikke lenger tilfredsstillers nasjonale og internasjonale krav. Systemet er planlagt å være innført i ansvarsområdet til Bodø kontrollsentral i årsskiftet 2008/2009 (NATCON–Nord).

#### Satellittbasert innflygning (SCAT-1)

SCAT-1 baserer seg på GPS-teknologi. Bruk av SCAT-1 gir en kontinuerlig glidebane ved innflygning til landing enn hva som er tilfellet ved de regionale lufthavner i dag.

Brønnøysund lufthavn ble den første lufthavn i verden som tok i bruk et satellitt basert landingsystem med lokal bakkestatjon.

Den norske avdelingen av Park Air Systems har mottatt den prestisjetunge prisen ATC Global Award for navigasjonssystemet SCAT-1 i konkurranse med en rekke andre internasjonale leverandører av teknisk utstyr til luftfarten. Systemet, som er utviklet etter avtale med Avinor, vil bidra til sikrere, mer miljøvennlige og effektive innflygninger på hele kortbanenettet i Norge.

Tabellen over viser overordnet utrullingsplan av SCAT-1 på de regionale lufthavnene. Gjennomføringskapasiteten kan medføre at noen flyplasser planlagt i 2009 bli forskjøvet til 2010. Totalbudsjettet for utrulling er ca. 150 mill. kr.

#### Forbedret radardekning i Norge–NORAP<sup>7</sup>

Avinor skal etablere ti nye moderne SSR radarer og en moderne primærradar innen 2012. Hensikten er å forbedre radardekningen innenfor syv geografiske landområder, samt opprette radardekning for offshorettrafikken til Ekofisk og Heidrun. Hensikten er bl.a. innføring av kontrollert luftrom i Nordsjøen og på Haltenbanken.

#### Banerapportering og vinterdrift

Avinor er i ferd med å gjennomføre en portefølje av prosjekter knyttet til sikker og effektiv vinterdrift på lufthavnene. Arbeidet har vakt både nasjonal og internasjonal interesse og plassert Avinor i en ledende rolle internasjonalt når det gjelder utvikling av sikker vinterdrift av rullebaner og andre ferdselsområder på lufthavnen.

Satsingen er et resultat av Avinor sin hovedfokus på økt sikkerhet og består både av FoU-prosjekter, innføring av ny teknologi og utstyr samt kompetanseheving av mannskap gjennom utrulling av et eget utviklet opplæringsprogram på vinterdrift. Etter avlagt eksamen i tilknytning til opplæringsprogrammet gjennomfører Avinor i tillegg krav om bestått autorisering av personellet. Dette er et Avinor internt krav som går utenpå myndighetskravene til Luftfartstilsynet.

Det er i alt 19 lufthavner som har fått opplæring og installert nytt utstyr i forbindelse med AVRB-prosjektet<sup>8</sup>. Prosjektet ble avsluttet i mars 2008, og tilbakemeldingene er svært positive fra alle berørte parter. Luftforsvaret har også besluttet å implementere systemet på fem av sine lufthavner–Bodø, Bardufoss, Ørland, Andøya og Rygge.

Opplæringsprogrammet for vinterdrift, OPVD, vil rulleres ut videre og prosjektet ventes å være gjennomført i slutten av 2009. Innfasing av pro-

<sup>6</sup> Norwegian Air Traffic Control System

<sup>7</sup> The Norwegian Radar Programme

<sup>8</sup> Automatisk varsling og rapportering av baneforhold

sjektet i linjen starter opp i 2008 innenfor de kompetanseområder hvor opplæringen er gjennomført. Gjennomføringen av OPVD-prosjektet er kostnadsberegnet til mellom 45 og 50 mill. kr.

Den nye kompetanseenheden for bakketjenester, KFB, starter opp medio 2008 og vil ivareta opplæringsbehovet til de ansatte innenfor alle tjenester som ligger under lufthavntjenesten ansvarsområde.

### Security

EU-regelverket som ligger til grunn for sikkerhetskontrollen er fra 2002. Det har senere kommet til flere suppleringer og endringer til forordningen. Dette regelverket er under revisjon i regi av EU-kommisjonen. Målet er at nytt, konsolidert regelverk skal være på plass innen januar 2010. I motsetning til regelverket av i dag som i stor grad er basert på enkelthendelser, vil det nye regelverket bli fundert på en mer risikobasert tilnærming med bakgrunn i trusselvurderinger.

Det arbeides med forenkling av kontrollen både for de reisende, piloter og ansatte på lufthavnene, bl.a. gjennom bygningsmessige tilpasninger og endringer.

Kostnadsutviklingen følges tett. Det arbeides med optimalisering av gjennomstrømningen i sikkerhetskontrollen. Videre skal ny kontrakt for sikkerhetskontrollen være på plass innen mars 2009.

Det er likevel rimelig å anta at avgjørende endringer og effektivisering av sikkerhetskontrollen under eksisterende regelverk i stor grad vil måtte basere seg på ny teknologi.

## 4.2 Samfunn og miljø

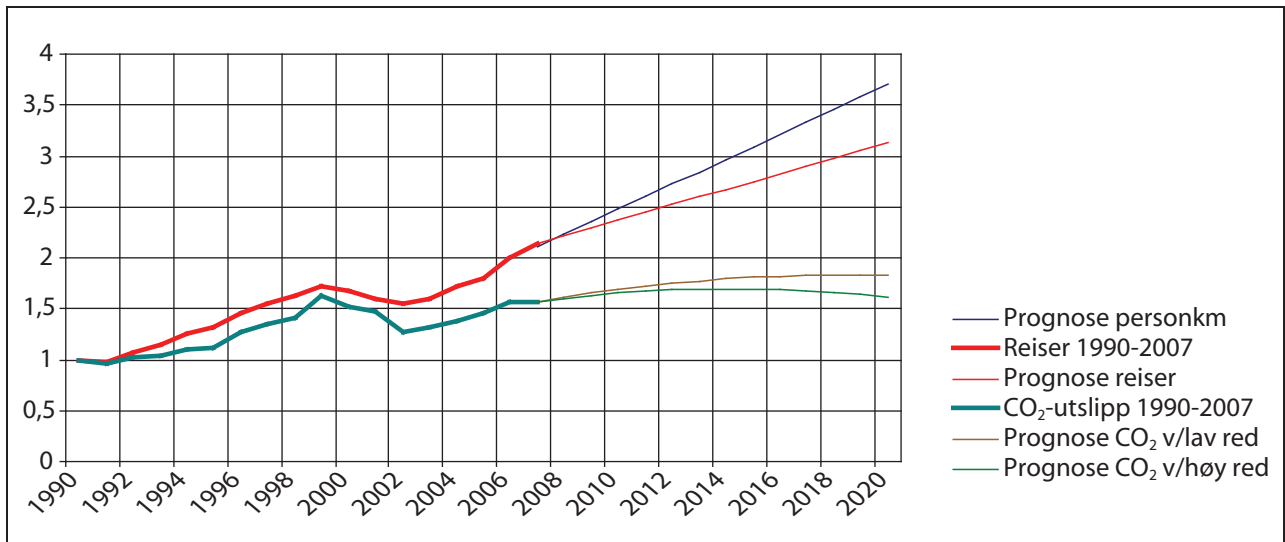
Lufthavndekningen i Norge er svært god. Den samfunnsmessige betydning av luftfarten i Norge er meget stor, og luftfarten spiller en viktigere rolle i transportmønsteret i Norge enn i de aller fleste andre europeiske land. Dette skyldes både vår topografi og vårt bosettingsmønster, som gjør at det er få alternativer til flytransport på lengre reiser. Samfunnsrollen består blant annet i å drive og finansiere et samlet lufthavnnett, tilby tjenester til Forsvaret, tilby ambulanseberedskap på lufthavnene, delta i utredningsoppgaver og sikre god tilgjengelighet for personer med redusert funksjonsevne. Avinor skal videre bistå i regional næringsutvikling og andre tilknyttede aktiviteter som sikrer trafikkgrunnlaget. Selskapet skal oppleves som en profesjonell aktør og attraktiv samarbeidspartner.

Samfunnsrollen innebærer at Avinor bidrar til bærekraftig utvikling, og at selskapet tar miljøutfordringene på alvor gjennom å bidra aktivt til forbedring av luftfartens miljøprestasjon. Dette skal oppnås både gjennom tiltak i egen virksomhet og ved å være en aktiv pådriver og samarbeidspartner, slik at bransjen samlet oppnår best mulig resultater.

### Luftfart og bærekraftig utvikling

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

- *Fortsatt vekst i flytrafikken:* Det er ventet 2,8 prosent årlig vekst på norske lufthavner i perioden frem mot 2020. Noe lavere for innenriks, noe høyere for utenriks trafikk.
- *Sterk økning for lange reiser:* Veksten for lange reiser målt i passasjerkilometer forventes å være på 70 prosent.
- *Over 50 konkrete klimatiltak foreslås:* Flytekniske og flyoperative tiltak vil gi de største bidragene til utslippsreduksjonen. Spesielt vil modernisering av flyflåten ha stor utslippsreduserende effekt. Endringer i luftromsorganiseringen over Sør-Norge vil også bidra betydelig.
- *«Klimanøytrale» lufthavner:* Klimagassutslippene fra lufthavndriften vil være om lag 10–20 prosent lavere i 2020 enn i dag, selv med trafikkvekst. Viktige tiltak i denne sammenheng er omlegging av varmeproduksjonen, overgang til mer energieffektive kjøretøy og bruk av klimanøytralt drivstoff. Avinor vil fra og med regnskapsåret 2008 kompensere for sine klimagassutslipp ved kjøp av FN-godkjente utslippsrettigheter.
- *Styrket kollektivandel i tilbringer tjenesten:* Det skal gjennomføres en rekke tiltak for å stimulere til økt kollektivtrafikk i tilbringer tjenesten ved de største lufthavnene. Målsettingen er 5–10 prosent lavere klimagassutslipp fra tilbringer tjenesten i 2020 enn i 2007.
- *Få alternativer til fly:* For 94 prosent av transportarbeidet som skjer med fly i 2020 vil det



Figur 2.6 Flyreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp fra bunkerssalg i perioden 1990–2007 og prognoser for trafikkvekst, målt i reiser og klimautslipp frem mot 2020 (indeksert).

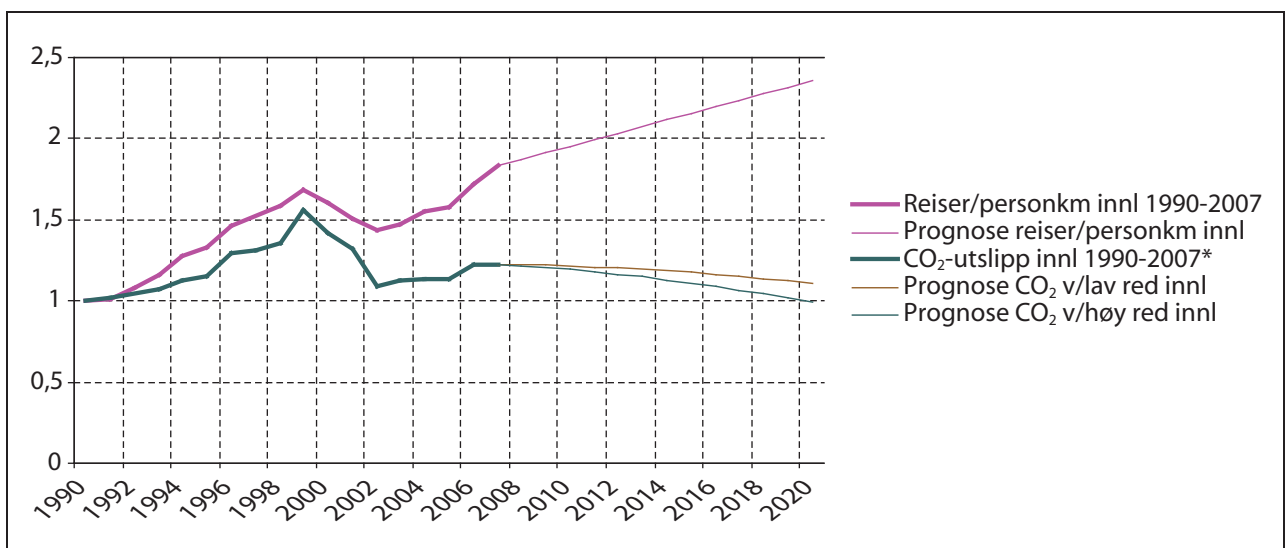
ikke være noe alternativ i andre transportformer, inklusiv full utbygging av høyhastighetstog.

I tillegg til å dokumentere konkrete tiltak har det vært et mål for prosjektet å gi en mest mulig nøktern og korrekt fremstilling av luftfartens bidrag til klimagassutslippene. Offisiell statistikk viser at klimagassutslippene i 2005 fra sivil innenriks luftfart i Norge var 1,7 prosent av landets totale CO<sub>2</sub>-utslipp. Dersom en tar utgangspunkt i alt flydrivstoff solgt i Norge i 2005 (bunkers), er luftfartens andel av de nasjonale klimagassutslippene om lag 3,5 prosent. Da regnes alle flygninger innenriks og alle flygninger til første destinasjon i utlandet

med, også de som er foretatt av utenlandske flyselskap. Det er videre en sannsynlig tilleggseffekt ved de utslipp som skjer i høye luftlag.

Figur 2.6 viser sammenheng mellom flyreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp fra bunkerssalg i perioden 1990–2020.

I perioden 1990–2007 har det vært en gjennomsnittlig årlig vekst i flytrafikken fra norske lufthavner og CO<sub>2</sub>-utslippene på henholdsvis 4,6 og 3,6 prosent. Dette innebærer at utslippene har vokst mindre enn trafikken. Effekten av bransjens tiltak medfører at denne trenden blir betydelig forsterket: Utslippene i 2020 vil være på om lag samme nivå som i 2007 eller noe høyere, til tross for fortsatt betydelig trafikkvekst.



Figur 2.7 Illustrasjon på forventet utvikling av trafikkvekst (reiser/personkilometer) og klimautslipp innenriks med og uten tiltak 2007–2020 (indeksert).

Figur 2.7 viser sammenheng mellom trafikkvekst og CO<sub>2</sub>-utslipp innenlands i perioden 1990–2020.

Figur 2.7 viser at også på innenriksmarkedet bedres bransjens miljøprestasjon frem til 2020 sett i forhold til den historiske utviklingen. Fordi veksten i innenlands flytrafikk er forventet å bli mindre enn utenlandstrafikken, vil bransjens tiltak her føre til at utslippene vil være 10–22 prosent lavere i 2020 enn i 2007.

Flyelskapene er viktigste bidragsyttere til denne utviklingen, og tiltak knyttet til motorer, drivstoff, etc. står sentralt. Når det gjelder Avinors bidrag frem mot 2020, vil sentrale punkter være:

*Flyoperative tiltak (i samarbeid med flyselskapene og luftfartsmyndighetene):*

- Reduserte utslipp fra taksing: 3–7 prosent.
- Single European Sky (effektivisering av det europeiske luftrommet): 3–5 prosent.
- Nytt trafikkreguleringssystem for Østlandet og optimaliserte landinger/avganger: 1–2 prosent.

*Tiltak i lufthavndriften:*

- Fjernvarme, redusert el- og drivstofforbruk, tiltak i tjenestereiser og reiser til/fra arbeid etc. fører til klimanøytral lufthavndrift.

*Tiltak for å øke kollektivandelen i tilbringertrafikken (i samarbeid med næringsliv og lokale myndigheter):*

- Fra 62 til 70 prosent ved Oslo lufthavn, Gardermoen, fra 21 til 32 prosent for Bergen lufthavn, Flesland, fra 11 til 30 prosent på Stavanger luft-

havn, Sola. I tillegg gjennomgå mulige tiltak på andre større lufthavner.

En viktig dimensjon i vurderingen av luftfarten er hvilke alternativer som eksisterer. På relativt korte flyreiser kan alternativene være tilfredsstillende, mens det på lange reiser ikke finnes reelle alternativer. Transportøkonomisk institutt (TØI) har analysert hvilke muligheter flyreiser i og til/fra Norge har for alternativ transport i 2007.

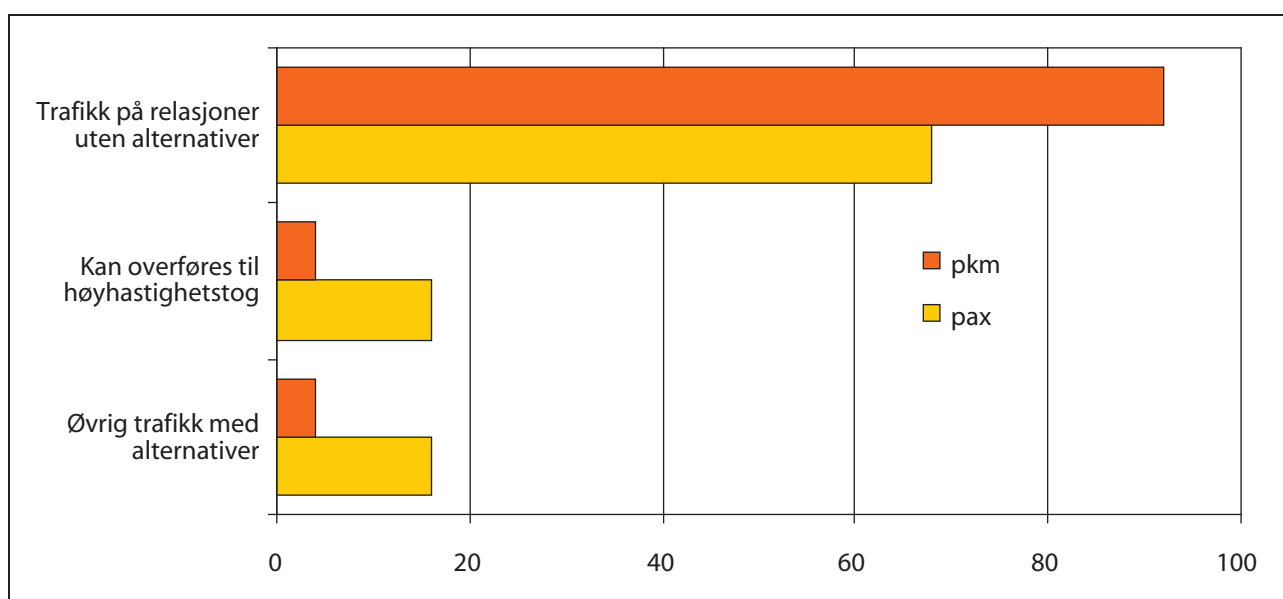
Analysen viser at 31 prosent av dagens flyreiser kan ha et alternativ, men dette gjelder bare for 8 prosent av transportarbeidet (som også hensyntar flydistansen). Alternativene finnes internt i Sør-Norge og mellom Sør-Norge og Danmark/Sør-Sverige. Frem mot 2020 vil andelen synke til henholdsvis 26 prosent og 6 prosent. Dette innebærer at i 2020 vil 94 prosent av transportarbeidet med fly ikke ha noe reelt alternativ

Rapport fra prosjektet og omfattende underlagsmateriale fra TØI, Cicero og Asplan Viak er tilgjengelig på Avinors hjemmeside ([www.avinor.no](http://www.avinor.no)).

*Om lufthavnstrukturen / nye flyplassprosjekter*

Det vises til Soria Moria-erklæringen der det heter at:

«Regjeringen vil opprettholde dagens flyplassstruktur så fremt det ikke er et uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i så fall skje etter en grundig prosess hvor alle berørte er blitt hørt».



Figur 2.8 Flyreiser i og til/fra Norge etter muligheter for alternativ transport i 2007.



På denne bakgrunn er den vurderingen av luft-  
havnstrukturen som ble bebudet i St.meld. nr. 24  
(2003–2004), ikke igangsatt.

Etter at den nåværende regjering tiltrådte, har  
det særlig vært lokal fokus på følgende:

- *Helgeland*: Avinor har tidligere konkludert  
med at Drevja-alternativet i Vefsn kommune  
ikke er egnet pga dårlig værmessig tilgjenglig-  
het. Kommunen arbeider imidlertid for å få sa-  
ken opp igjen. Videre er Rana kommune i gang  
med en utredning av et prosjekt øst for Mo sen-  
trum til som erstatning for dagens flyplass på  
Røssvoll.
- *Honningsvåg*: Værmålingene viste at den nye  
lokaliteten på Porsangnesryggen ikke er eg-  
net. En vil derfor satse videre på den eksiste-  
rende flyplassen på Valan.
- *Narvik*: I forbindelse med behandlingen av pla-  
nene for E6 Narvik–Bjerkvik har kommunen  
vedtatt at den kan godta en avvikling av Avi-  
nors engasjement på Framnes på visse vilkår.  
Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet,  
Narvik kommune og Avinor er for tiden i dia-  
log om saken.
- *Hammerfest*: Dagens flyplass lokalisert i et om-  
råde der det er problemer både med vær, vind  
og topografi. Opp igjennom årene er det tatt fle-  
re initiativ, men uten at en har funnet en egnet  
lokalisering. På anmodning fra kommunen har  
Avinor nylig igangsatt værmålinger på Grønnes  
sør for Hammerfest, med tanke på en eventuell  
flyplass på en fylling ute i fjorden. Etter at resul-  
tatene foreligger, trolig i løpet av 2009, vil Avi-  
nor vurdere om dette kan være en aktuell loka-  
lisering.
- *Rullebaneforlengelser generelt*: Det er registrert  
flere lokale initiativ om økte banelengder på  
eksisterende flyplasser, bl.a. Sandnessjøen,  
Brønnøysund, Leknes, Stokmarknes og Førde.  
I den foreliggende situasjon har Avinor ikke  
kunnet prioritere finansiell deltakelse i slike  
prosjekter på mellomstore og regionale flyplas-  
ser, med mindre tiltakene er av sikkerhetsmes-  
sige årsaker.

#### *Tredje rullebane på Gardermoen*

Oslo lufthavn, Gardermoen er sammen med Oslo  
S, Norges viktigste intermodale knutepunkt for  
persontransport. Flyplassen er også helt avgjøren-  
de for finansieringen av hele det norske lufthavn-  
systemet. Det er derfor av stor betydning å sikre  
framtidige utviklingsmuligheter for lufthavnen.

Spørsmålet om behovet for en tredje rullebane er  
utredet av Norconsult på vegne av Samferdselsde-  
partementet, og konklusjonen er at behovet vil  
melde seg i tidsrommet 2020–2030. På kort sikt er  
det viktig å sikre nødvendige arealer og at Stortinget  
tar stilling til dette i behandlingen av Nasjonal  
transportplan 2010–2019.

#### *Turismesatsingen*

Turisme og forretningsutvikling innen reiselivet  
er en del av Avinors strategi for å øke trafikken på  
norske lufthavner, og derigjennom styrke bedrif-  
tens evne til å oppfylle sine økonomiske og sam-  
funnsmessige forpliktelser. Avinor ønsker å bidra  
til at myndighetenes målsetting om 1 million flere  
utenlandske reisende til Norge i 2010 kan nås.  
Som ledd i dette arbeidet gjennomførte bedriften i  
2005/2006 et turismeprojekt. I videreføringen er  
tre konkrete satsingsområder prioritert:

- Stavanger, europeisk kulturby 2008
- Hurtigrutens vinterprosjekt
- Norway Convention Bureau (som arbeider for  
å skaffe internasjonale kurs, konferanser, kon-  
gresser og incentivreiser til Norge)

I perioden 2007–2009 er det formalisert et samar-  
beid om markedsutvikling innen disse tre områ-  
dene. For Avinor har prosjektene en økonomisk  
ramme på ca. 30 mill. kr. Andre aktører, blant an-  
net Innovasjon Norge, har bidratt med ytterligere  
økonomiske midler slik at totalrammen er på ca.  
110 mill. kr. Den økonomiske støtten må ivaretas  
innen rammen av konkurransenøytralitet.

Avinor har fått positive tilbakemeldinger på  
dette arbeidet. Det er skapt nye samarbeidsrela-  
sjoner og nye ruter er etablert. Blant annet har  
hurtigruteprojektet gitt grunnlag for en ny rute  
London–Tromsø som går meget bra (80 prosent  
belegg), og hvor 60 prosent av passasjerene er ut-  
lendinger på besøk til Norge.

I 2007 ble et nytt prosjekt etablert. Fokus her  
var på trafikkutvikling og turisme fra det sterkt  
voksende asiatiske markedet. Både i Sverige,  
Danmark og Finland har ulike flyselskap utnyttet  
dette og etablert direkteruter. Prosjektet undersø-  
ker hva som skal til for at det kan etableres direk-  
teruter mellom Asia og Norge. En strategi for ar-  
beidet er for tiden under utarbeidelse. I denne for-  
bindelse vil det bl.a bli inngått en samarbeidsavta-  
le mellom Avinor og Innovasjon Norge.

Tabell 2.5 viser dagens ruter mellom Norden  
og Asia:

Tabell 2.5 Direkteruter mellom Skandinavia og Asia i 2007

Land	Destinasjoner	Selskap	Antall flygninger per uke
Helsingfors	Tokyo, Nagoyo, Osaka, Beijing, Shanghai, Guangzhou, Hong Kong, Bangkok, Dehli, Mumbai	Finnair	59
København	Tokyo, Beijing, Bangkok, Singapore, Islamabad, Lahore	SAS, Thai Airways, Singapore Airlines, Pakistan Int Airw.	32
Stockholm	Beijing, Bangkok, Kuala Lumpur	Air China, SAS, Thai Airways, Malaysia Airlines	21
Oslo	-	-	-

Når det gjelder antall gjestedøgn fra Asiatiske land og Australia er det derimot stor likhet mellom landene. Gjestedøgn fra Japan, Kina, Sør-Korea og Australia var totalt i Sverige 251 777, i Danmark 192 539, i Finland 297 348 og i Norge 255 265. Dette viser at det er rutenettet og selskapsstrategi som forklarer skjevheten i rutestrukturen, og ikke markedsmessige forhold.

#### Oppfølging av regjeringens nordområdestrategi

Avinor utarbeidet i 2007 en egen rapport om oppfølgingen av regjeringens nordområdestrategi. Blant konklusjonene kan nevnes:

- Dersom statlig finansiering skaffes vil Avinor vil legge forholdene til rette for flyfrakt av ferskfisk. Et tiltak i denne forbindelse er investering i snuplasser ved baneendene på Lakselv.
- Olje- og gassaktiviteten på norsk sokkel kan få stor betydning for næringsutviklingen i regionen. Særlig lufthavnene Andøya, Lakselv, Kirkenes og Alta, samt enkelte regionalplasser, er gunstig lokalisert i forhold til mulig fremtidig plassering av prosesserings- og terminalanlegg for olje og gass.
- Potensialet for utvikling av reiseliv/turisme er stort, og det arbeides aktivt med markedsføring for å få flere direkteruter til regionen.
- Det er et marked for å øke antallet overflygninger av luftrommet i nord, for eksempel strekningene mellom Gulfen/India og USA, samt mellom Vest-Europa og Japan.
- Departementet har bedt om en vurdering av hvorvidt regjeringens satsing i nord har konsekvenser for infrastruktur som ikke kan løses innenfor dagens utbyggingsplaner og økonomiske rammer. Avinor har i denne sammenheng trukket frem følgende prosjekter:

- Hinderfjerning og sikkerhetsområde ved Kirkenes lufthavn.
- Mulig fremtidig helikopterbase i Øst-Finnmark for å betjene Shtokman-feltet.
- Ny lufthavn for Hammerfest.

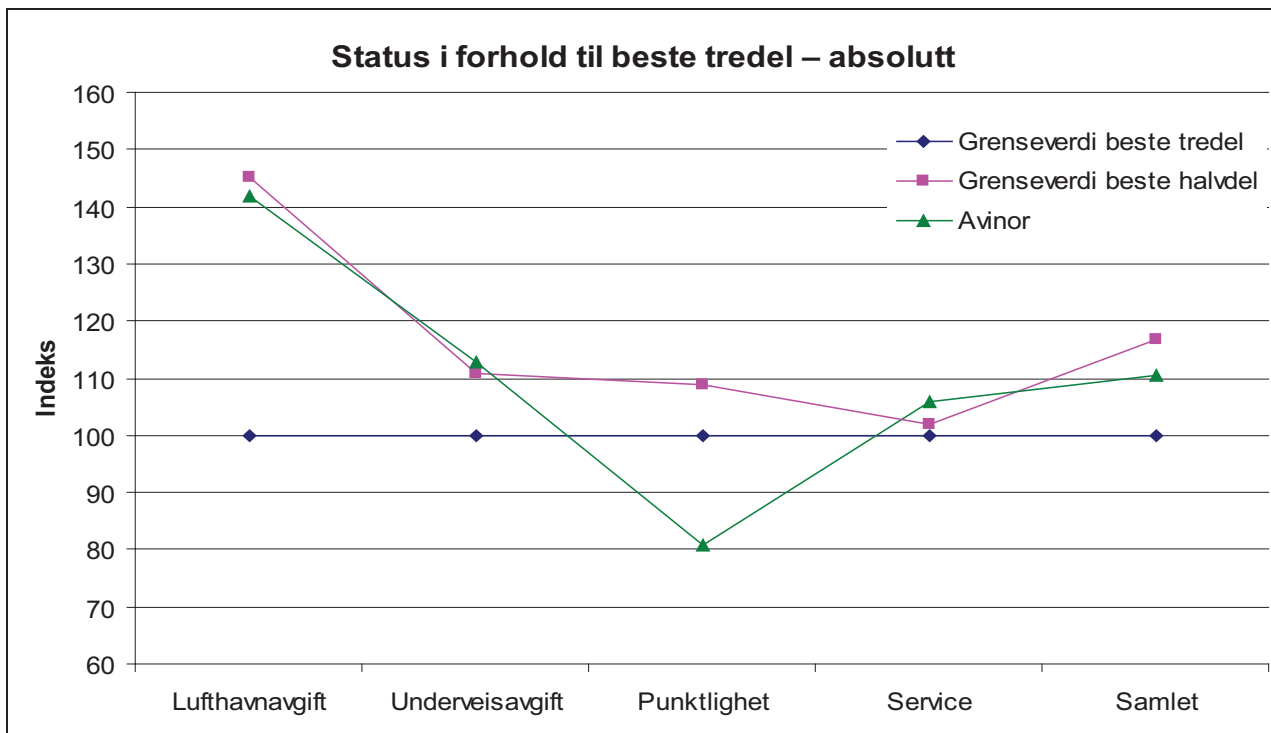
Forslagene er basert på finansiering over statsbudsjettet.

#### Samfunnsnytte / samfunnsregnskap

I løpet av 2008 vil det for første gang bli utarbeidet et samfunnsregnskap for luftfarten og Avinor. Følgende tema vil bli behandlet: Tilbud, etterspørsel, ringvirkninger, turisme, miljø, tilbringer, økonomi, pålitelighet og sikkerhet. Etter hvert som vi vinner erfaring kan arbeidet eventuelt utvides, og nye tema tas inn. Avinor vil samarbeide med flyselskapene og den videre utvikling av konseptet.

#### 4.3 Kunder og samarbeidspartnere

Passasjerene og forbrukernes interesser blir stadig viktigere for Avinors virksomhet. For å sikre punktlighet og kvalitet i alle ledd, kreves det en helhetlig koordinering av alle aktiviteter på lufthavnene der passasjerenes og flyselskapenes behov settes i sentrum. I årene fremover vil det viktigste være å legge til rette for økt kapasitet, punktlighet og service, med særlig fokus på personer med redusert mobilitet. Avinor må aktivt tilpasse og utvide tilbudet på flyplassene for å møte passasjerenes ønsker og forventninger. For å løse utfordringene på en effektiv måte er det viktig å involvere kundene og samarbeidspartnerne i bedriftens planleggings- og beslutningsprosesser. Avinor vil også vurdere den videre utvikling av SLA (Service Level Agreement) og incentivordninger for å styrke kunderelasjonene.

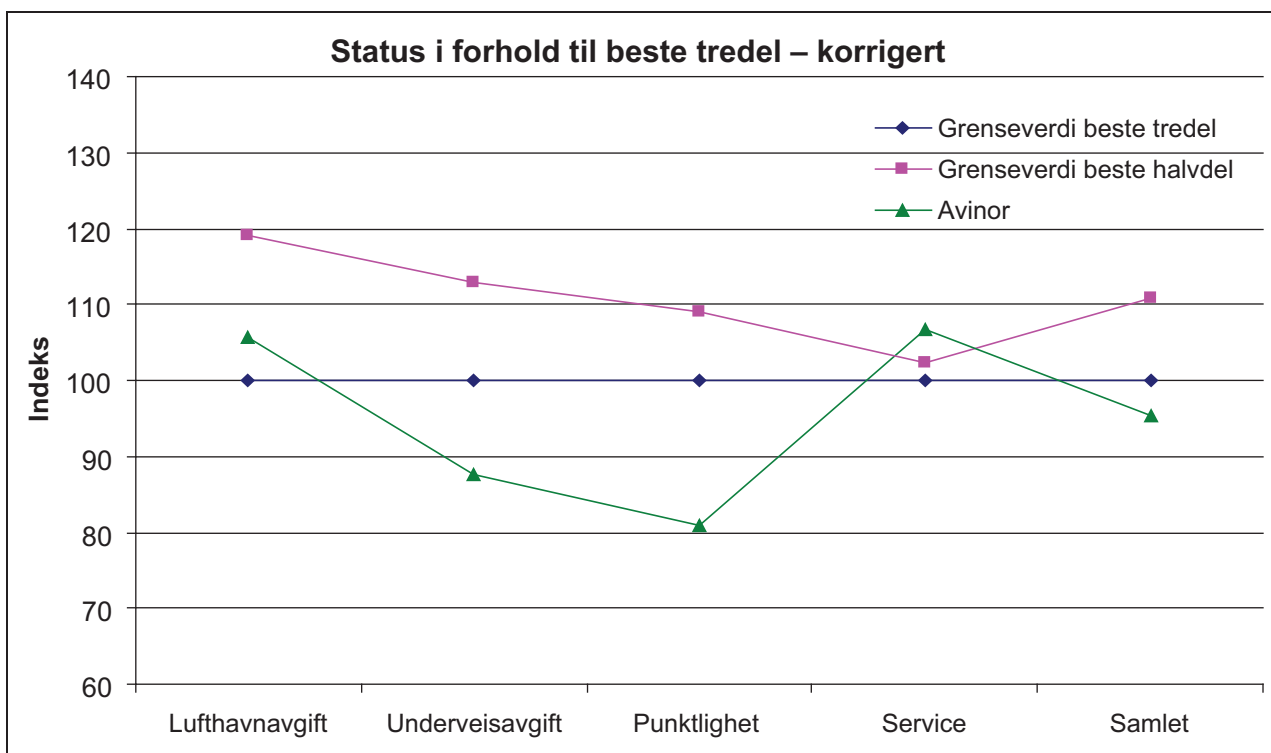


Figur 2.9 Status i forhold til beste tredel – absolutt.

Undersøkelser har vist at det er behov for forbedringer når det gjelder det de reisende og samarbeidspartnere opplever av tilbud og tjenester fra Avinors side.

#### Rangering i forhold til pris, punktlighet og service

Avinors målsetting er å være i den beste tredelen i Europa på pris, punktlighet og service. For å måle hvordan Avinor ligger an i forhold til målsettingen



Figur 2.10 Status i forhold til beste tredel – korrigert for PPP

er det gjennomført en ekstern benchmarking av Avinor i forhold til ca. 50 europeiske flyplasser og 30 flysikkerhetsorganisasjoner. De fem største flyplassene i Norge er med foreløpig. Hovedfunnene viser:

- Vedr. *lufthavnavgifter* er ingen norske lufthavner i beste tredel i forhold til absolutte lufthavnavgifter. Korrigert for kjøpekraft (Power Purchase Parity) kommer OSL i beste tredel av lufthavner med > 5 mill. passasjerer, og Tromsø i beste tredel for lufthavner med < 5 mill. passasjerer. Øvrige norske lufthavner er blant beste halvpart.
- Vedr. *underveisavgiften* er denne i Norge 17€ høyere enn beste tredjedel. Dersom avgiften korrigeres for PPP kommer Avinor blant beste tredel.
- Vedr. *punktlighet* er Sola, Flesland og Værnes blant beste tredel. OSL ligger på 17. plass av totalt 45 lufthavner.
- Vedr. *service* har Værnes en score på 3,82, hvorav 5 er best, og inngår i beste tredel. OSL inngår i beste halvpart og Sola og Flesland er blant den laveste tredelen.

Figurene 2.9 og 2.10 gir en grafisk oversikt over resultatene for hver variabel og samlet.

Styret vil utvikle tiltak for ytterligere å forbedre posisjonen i samsvar med målsettingen.

### Punktlighet

Det er en utfordring både for Avinor og bransjen å bedre punktligheten, jf kap. 3.3.

I samarbeid med de største fly- og handlingselskapene har Avinor startet et prosjekt for bedret punktlighet. Det vil foreligge en rapport fra prosjektet i løpet av medio 2008. Til nå har en vurdert følgende hovedelementer:

- Likt driftsopplegg for «turn around»-prosessen for fly på lufthavnene. Som eksempel bruk av trapp bak for passasjerer ved i land- og ombordstigning, med nødvendige tiltak for sikker gjennomføring.
- Felles bruk av utstyr for handlingselskapene for å effektivisere driften.
- Bedre luftromskapasitet i Østlandsområdet.
- Tilføring av nok flygelederressurser.
- Bedre samhandling mellom lufthavn, fly- og handlingselskapene, særlig ved vanskelige værforhold eller andre driftsforstyrrelser.
- Sette punktligheitsoppfølging på dagsorden i relevante fora.

- Bedre og oppdaterte data til alle aktører om flyankomster og flyavganger. Dette vil i første omgang bli gjennomført for Oslo lufthavn, Gardermoen etter retningslinjer fra Eurocontrol.
- Etablere bedre kontakt med Luftfartstilsynet for å koordinere og tilrettelegge for nye myndighetskrav som kan påvirke punktligheten.

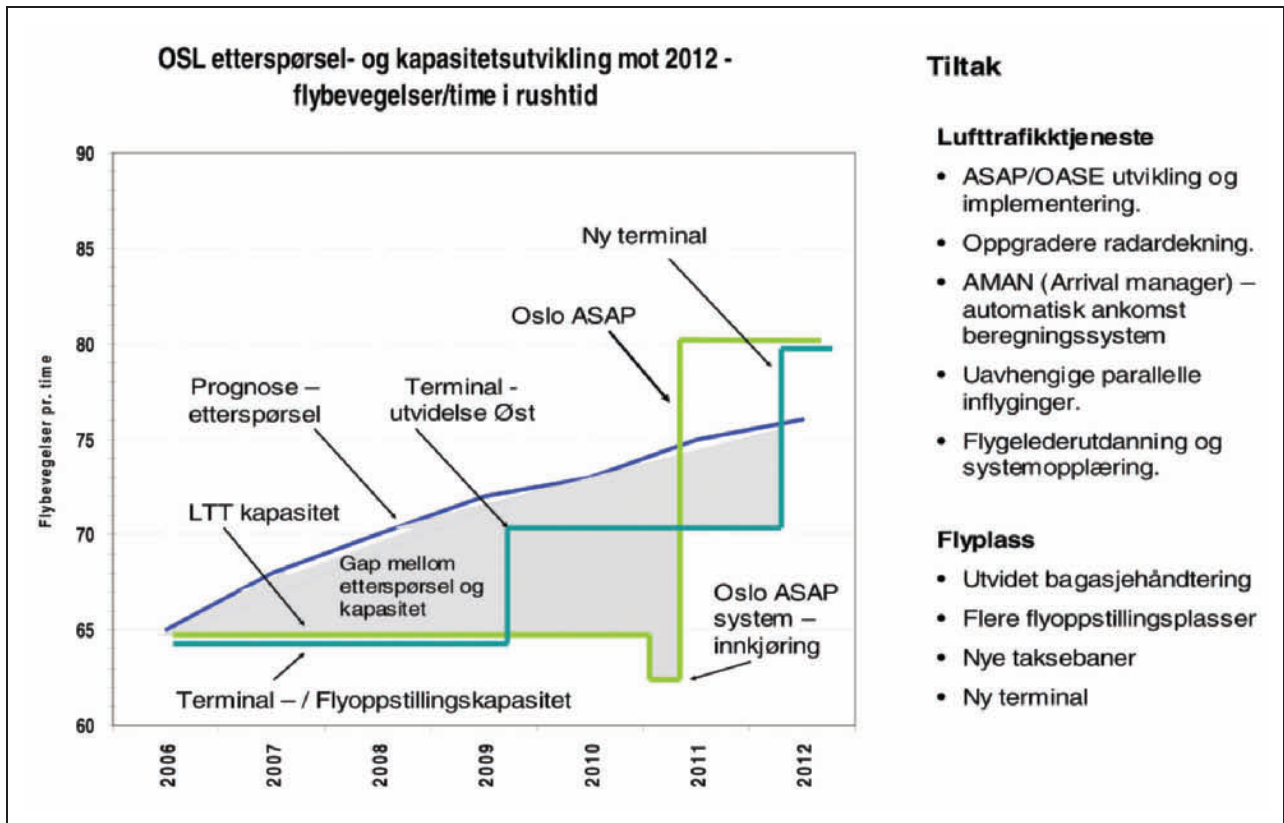
Rapporten vil bli behandlet i samarbeidsforum med flyselskapene høsten 2008. Der vil forslagene til tiltak bli vurdert og videre oppfølging fastlagt.

### Trafikkutvikling og kapasitet i luftrommet og på store flyplasser

Trafikkveksten har vært større enn forventet, og flere lufthavner og underveistjenesten opererer med full kapasitetsutnyttelse i perioder av døgnet med høy trafikk. Dette har, sammen med skjerpede regulatoriske krav for eksempel knyttet til securitykontroll, medført store driftsutfordringer.

Som følge av fortsatt høy trafikkvekst er kapasiteten ved Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim lufthavner fullt utnyttet i perioder av dagen. Under sesongmessig planlegging av trafikken ved flere av disse lufthavnene foretas koordinering med operatørene for å avverge u håndterbare trafikktopper. Slik såkalt slotkoordinering er vanlig internasjonalt og nødvendig for rasjonell drift og god driftsstabilitet, idet forskjell mellom kortvarig rushtrafikk og normal driftssituasjon ikke kan være for stor. Slotkoordinering foretas med bakgrunn i EU-regelverk som er implementert i norsk rett, som følge av EØS-avtalen. Det er et krav at organet som foretar slotkoordinering, er uavhengig av så vel flyselskap som flyplass. I Norge er dette løst gjennom opprettelsen av Airport Coordination Norway AS, som er 50 prosent eiet av flyselskapene og 50 prosent av Avinor.

For Oslo lufthavn, Gardermoen del, tyder trafikk tall, prognoser og forventet kapasitet på at etterspørsel i perioden 2008–2011 i en del tilfeller ikke kan etterkommes, ettersom det i noen tilfeller blir stor tidsforskjell mellom ønsket og tilgjengelig anløpstid. Begrensningen skyldes både for få flyoppstillingsplasser på flyplassen, flaskehalser i passasjerstrøm og bagasjehåndtering i terminalen og flaskehalser i trafikkreguleringssystemet i luften. En moderat økning av kapasitet vil kunne gjennomføres i perioden, men det nødvendige løftet vil måtte vente til ny terminal står ferdig i 2012.



Figur 2.11 OSL etterspørsel og kapasitet.

Flysikringstjenestens prosjekt for trafikkregulering på Østlandet (Oslo ASAP), som var planlagt for operativ driftstart i november 2009, er forsinket. Ny planlagt iverksettelse er første kvartal 2011. Prosjektet har blant annet som mål at trafikkavviklingen i luftrommet deretter skal mestre den trafikkmengden som Oslo lufthavn, Gardermoen vil kunne avvikle inntil begge rullebaner er fullt utnyttet. Utsettelsen av trafikkreguleringsprosjektet vil ikke få store negative konsekvenser all den stund det blir implementert før ny flyplass-terminal. En må imidlertid fortsatt regne med behov for restriksjoner med periodevis nedsatt kapasitet i forbindelse med implementering av nye tekniske systemer og nytt trafikkreguleringssystem i 2009 til 2011.

Figur 2.11 viser sammenheng mellom prognose for vekst i operatørens etterspørsel etter flyanløp i rushtid ved OSL og igangsatte tiltak for kapasitetsøkning av henholdsvis trafikkavviklingssystemet i luften og kapasitetsøkning for terminal- og oppstillingsplasser ved lufthavnen. Figuren fremstiller situasjonen i timen med høyest kapasitet. Etterspørselen øker i retning av at rushtid må be-

traktes i perioder på flere timer i strekk. Rullebanekapasiteten er ikke tatt med i figuren, men vil komme inn som den kapasitetsbegrensende faktoren i tiden etter at ny terminal står ferdig.

Ved Bergen lufthavn, Flesland, skyldes begrensningene for få taksebaner og oppstillingsplasser for fly, samt flaskehalser i terminalen. Tiltak er under gjennomføring og det forventes en betydelig kapasitetsøkning i perioden.

Avinor arbeider aktivt med sikte på å møte kapasitetsutfordringene i flysikringstjenesten og på de store lufthavnene. Fortsatt høy trafikkvekst vil likevel kunne medføre trafikkrestriksjoner også ved andre lufthavner, og nødvendiggjøre slot-regulering.

#### Stavanger kontrollsentral

Utredning av alternativer for ny kontrollsentral i Stavanger pågår med sikte på utbyggingsvedtak i løpet av 2008. Når denne er ferdig utbygget vil Avinor ha to kontrollsentraler med ansvar for underveistrafikken i Norge, henholdsvis Bodø kontrollsentral og Stavanger kontrollsentral.



### *Innflygingskontrollen til OSL og andre lufthavner på Østlandet*

Forutsetningene for vedtak i 2004 om flytting av innflygingskontrollen for flyplasser på Østlandet fra Røyken til Gardermoen, har endret seg. Det gjelder både trafikkutvikling, omfang av flytteprosjektet og byggekostnader generelt. Underlaget for vedtaket er gjennomgått og det gjøres i 2008 nye vurderinger av alternativene, flytting til Gardermoen versus å forbli i lokalene i Røyken.

### *Internasjonalisering i flysikringstjenesten*

Norge sluttet seg til SES gjennom EØS avtalen mvf 1. februar 2007 og de fire aktuelle EU-forordningene er tatt inn i norske lover og forskrifter. Det vil blant annet si at Norge og medlemsstatene politisk må forplikte seg til å skape, delta i og implementere funksjonelle luftromsblokker (FABs). Det forventes at det i forbindelse med den såkalte SES II-pakken vil komme innskjerping i forhold til tidsfristene for dette. Det skal legges sterk vekt på tjenesteutøvelse og funksjonalitet, dvs effektive trafikkstrømmer. Dermed må det etableres få, store FABs for det utvidede EU-området. Flysikringsdivisjonen i Avinor deltar i samarbeid med ANSPs fra Estland, Finland, Sverige, Danmark, Island og Irland, kalt North European ANS Providers (NEAP). Samarbeidet har presentert et «North European ATM Service Concept», som de samarbeidende virksomheter må forplikte seg til.

SESAR prosjektet (Single European Sky Air Traffic Management Research Programme) for modernisering av infrastruktur, arbeidsmetodikk og prosedyrer for flysikringstjenesten i Europa er ferdig med definisjonsfasen. Hovedleveransen ved avsluttet definisjonsfase er den felleseuropeiske ATM masterplanen. Masterplanen forplikter alle aktører innen det felles europeiske luftrom til å tilpasse seg en felleseuropeisk strategisk planlegging, herunder en harmonisert og framdriftsmessig koordinert implementering av tjenester og systemer. Neste fase, utviklingsfasen, skal ledes av et konsortium, SESAR Joint Undertaking. LfV har på vegne av samarbeidspartnerne i NEAP, samt Austrocontrol, søkt om partnerskap i SESAR JU. Innsatsen er estimert til 120 mill. Euro. Fordelingen mellom aktørene som står sammen med LfV er ikke avklart. Avinors andel vil være avhengig av hvor stor andel av utviklingsarbeidet vi kan forplikte oss til. Gjennom SESAR-programmet kan det forventes store endringer i tekniske løsninger og operative konsepter i tidsperioden frem til 2020.

### *Tilgjengelighet for personer med redusert mobilitet*

Tilgjengeligheten er etter Avinors vurdering tilfredsstillende på de fleste lufthavner. Kravene til universell utforming gjelder så vel nyanlegg som ved ombygging av eksisterende anlegg. Det er imidlertid fortsatt utfordringer på flere lufthavner knyttet til de ulike elementer i reisekjeden fra ankomst til lufthavnen til plassering om bord i flyet.

Tilgjengelighetsarbeidet innen luftfarten er organisert gjennom «Forum for tilgjengelighet til flyreiser» (Flygruppa). Denne består av representanter for alle berørte parter som flyselskapene, service og støtteselskaper, Samferdselsdepartementet, lufthavnene og brukerorganisasjonene. Det er i regi av Flygruppa utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen. Kvalitetsplanen inneholder tilstandsanalyse og beskriver ønsket standard. Den enkelte lufthavn er ansvarlig for oppfølgingen av planen.

Avinor skal fra juli 2008 overta ansvaret for assistenttjenesten for passasjerer med redusert mobilitet. Overføringen av assistansen fra flyselskapene til Avinor/ lufthavnene har bakgrunn i en EU-forordning om rettigheter for funksjonshemmede passasjerer og passasjerer med redusert mobilitet i forbindelse med lufttransport. Assistansen gjelder fra den reisende ankommer lufthavnen til vedkommende er om bord i flyet.

Det er utarbeidet en kvalitetsstandard for tjenesten som vil gjelde på alle lufthavnene. Selve utførelsen av tjenesten vil bli, etter konkurranse, lagt til underleverandører, primært ett selskap per lufthavn.

I forbindelse med overtakelsen av assistenttjenesten vil møtepunkt bli definert og skiltet på lufthavnene, anskaffelse av utstyr bli videreført, herunder trappeklatrere på de lufthavner det er behov for dette samt annet utstyr som er nødvendig for å oppfylle kvalitetsstandard.

## **4.4 Økonomi og finans**

I de siste årene har Avinor vært selvfinansierende med ansvar for å drive og utvikle 46 lufthavner og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Selvfinansieringen innebærer at drift og investeringer skal finansieres gjennom egne inntekter og låneopptak, uten statlige tilskudd.

Særlig på grunn av investeringsbehovet de kommende fem år mener bedriften at dette ikke kan opprettholdes og at de økonomiske rammebetingelsene for Avinor må justeres til denne situasjonen. Det er redegjort nærmere for dette i den videre drøfting.

*Utsiktene for 2008 og årene framover*

I den videre drøfting vil en først redegjøre for de viktigste utfordringene og dernest komme inn på endringer i rammebetingelsene som er nødvendig for å møte denne utfordringen.

Konsernet står overfor betydelige krav og ønsker som er krevende å balansere, og som finansielt sett kan være motstridende. Gjennom økte samfunnsforventninger, for eksempel krav om lengre åpningstider ved lufthavnene og økt beredskap, samt økte regulatoriske krav til flysikkerhet og security, øker kostnadene. Underskuddet ved de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene øker i de kommende årene.

Med en omfattende infrastruktur og høy andel faste kostnader, er Avinors økonomi og investeringssevne følsom for volumendringer. Framtidig trafikktutvikling henger sterkt sammen med den generelle samfunnsøkonomiske utviklingen, flyselskapenes økonomi og Avinors evne til å tilby konkurransedyktige luftfartstjenester.

Avinor arbeider med en langsiktig avgiftsstrategi. Luftfartsavgiftene vil bli søkt tilpasset vedtatte og nært forestående EU-regelverk for henholdsvis underveisavgiften og lufthavnavgiftene. Endringer i avgiftsnivået vil måtte tilpasses de økonomiske utfordringene Avinor står overfor, konkurransesituasjonen og Avinors strategiske målsetting om å være i den beste tredjedelen i Europa på pris, punktlighet og service. Avinor vil fortsatt arbeide for at de samlede luftfartsavgiftene i hovedsak følger den generelle prisutviklingen, men bl.a. investeringsbehovet og høy kostnadsutvikling innebærer at veksten kan bli noe høyere i en periode.

De økonomiske utsiktene er i stor grad avhengig av at lufthavnene i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim gis nødvendige økonomiske og konkurransemessige betingelser, slik at de fortsatt kan være en betydelig bidragsyter til finansieringen av de lufthavnene som opererer med et bedriftsøkonomisk underskudd. Målsettingen om å være i den beste tredjedelen i Europa på pris er også avhengig av utviklingen av myndighetskrav, at Avinors kostnader for samfunnspålagte oppgaver ikke økes, samt regjeringens politikk med hensyn til statlig kjøp av regionale lufthavntjenester og utbytte.

På bakgrunn av de økonomiske utsiktene har Avinor i forbindelse med innspill til statsbudsjettet for 2009 foreslått at det ikke tas utbytte fra Avinor og at ordningen med statlig kjøp av regionale lufthavntjenester tas i bruk igjen. Videre foreslås fem års avdragsfrihet på Oslo Lufthavn AS' statslån.

*Investeringer*

Det er registrert et investeringsbehov i Avinor de nærmeste 5 årene som er betydelig høyere enn i tidligere perioder. De sterkeste drivkreftene bak er knyttet til trafikkveksten, nye myndighetskrav og økt behov for vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Det er Avinors vurdering at bedriften ikke har økonomisk bæreevne til å investere i et slik omfang. Samtidig er det viktig å vurdere investeringsvolumet og prioriteringene i lys av utviklingen av flytrafikken.

Styret vil igangsette en rekke tiltak for å kunne sikre et sunt finansielt utgangspunkt for et omfattende investeringsløft som vil dekke mesteparten av det prioriterte behovet, bl.a:

- Videreutvikle de eksisterende kommersielle produktene og analysere nye produktområder.
- Iverksette program for kostnadsreducerende tiltak.
- Gjennomføre effektiv kost/nytte vurdering av investeringer.
- Vurdere en noe større økning av avgiftene enn tidligere.

Bedriften har som målsetting at ovennevnte tiltak skal skape grunnlag for en investeringsramme på 13–14 milliarder kroner i den neste 5 årsperioden.

Dette vil ikke være tilstrekkelig i forhold til samfunnsbehovet og en anslår en manglende finansiering på 2–4 milliarder.

Bedriften må derfor foreta vanskelige avveininger mellom aktuelle prosjekter. Investeringer som er sikkerhetskritisk vil uansett bli gjennomført, men øvrige prioriteringer vil ha som konsekvens å:

- Utsette investeringer på et betydelig antall regionale og mellomstore lufthavner.
- Redusere vedlikeholdsinnsatsen.
- Stoppe nødvendig ekspansjon på mellomstore/store lufthavner.
- Utsette kommersielt lønnsomme prosjekter og veksttiltak på store lufthavner.
- Øke avgiftene til flyselskapene betydelig og utover forutsetningene.

Manglende kapasitet på lufthavnene vil også føre til en dårligere punktlighet og regularitet.

I balanseringen mellom ovennevnte hensyn er det risiko for at en kan svekke bedriftens langsiktige økonomiske bæreevne og omdømme ved at lønnsomme prosjekter ikke lar seg realisere og omdømmet ved at passasjerene opplever dårligere service. Ringvirkningene for den samlede luft-

fartsbransjen og de berørte regioner vil også bli negative dersom bedriftens investeringsevne ikke er tilstrekkelig. Det er imidlertid viktig for bedriften at de store, trafikksterke lufthavnene får mulighet til å vokse og at de kommersielle prosjektene prioriteres, for å ha et økonomisk grunnlag for kryssubsidiering av de mange regionale lufthavnene.

Det pågår fortsatt en prosess omkring langsiktig investeringsplan. Vedtatt investeringsplan vil foreligge til høsten. Der vil det bli nærmere klarlagt hvilke prosjekter som vil bli gjennomført innen vedtatt ramme og hvilke som må utsettes på kort og lengre sikt. Det er lagt opp til årlig rulling av investeringsplanen.

### Finansiering og låneopptak

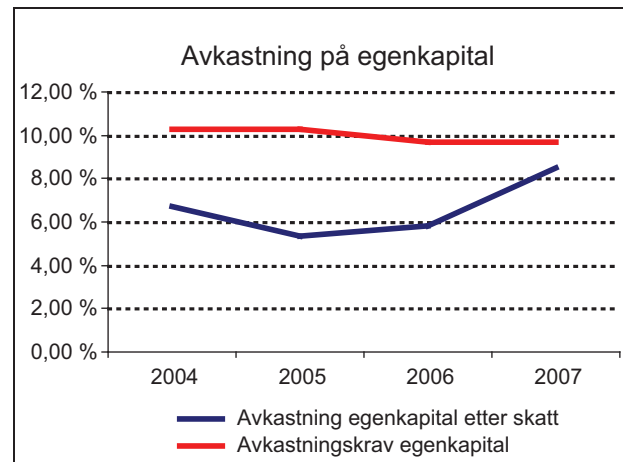
Investeringsnivået i årene framover nødvendigvis gjør nye låneopptak i størrelsesorden 2 mrd. kr til dekning av konsernets kapitalbehov fram til utgangen av 2009. Våren 2008 er det inngått en låneavtale med DnB NOR og Fokus Bank om en trekkfasilitet med 3 års løpetid. Denne likviditetsreserven vil dekke konsernets kapitalbehov ut 2009. Det vil parallelt bli arbeidet med langsiktige låneopptak fortrinnsvis i obligasjonsmarkedet. Påfølgende år forventes behov for ytterligere langsiktige låneopptak i størrelsesorden 4 mrd. kr.

Mørselskapets investeringsbehov nødvendigvis gjør likvidoverføringer fra Oslo Lufthavn AS. Dette vil skje gjennom utbytte, konsernbidrag og nedbetaling av ansvarlig lånekapital. Vedtektenes § 11 setter rammer for Avinors låneopptak. Gjelden kan maksimalt utgjøre 10,5 mrd. kr og egenkapitalen i prosent av summen av egenkapital og langsiktig rentebærende gjeld skal ikke underskride 40 prosent.

Når Avinor har lån i private finansieringsinstitusjoner, innebærer dette at en ny aktør i tillegg til eier og kunder vil være styrende for konsernets utvikling. Låneavtalen inneholder spesifikke krav som til enhver tid må følges.

### Avkastningskrav

I Eiermeldingen presiseres det at avkastningskravet vil bli sett i lys av at Avinor er pålagt å gjennomføre investeringer som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, men det er ikke definert hva dette konkret innebærer. Eiers avkastningskrav er derfor ikke et egnet måltall. Ut fra Avinors langsiktige styringsbehov, er det ønskelig med en presisering fra eiers side av det konkrete avkast-

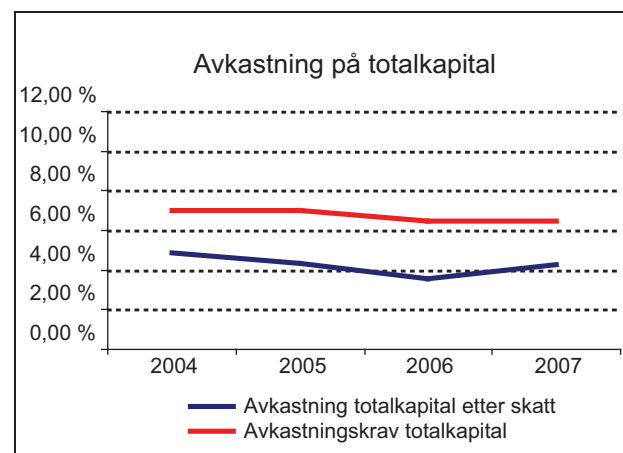


Figur 2.12 Avkastning og totalavkastning på egenkapital. 2004–2007

ningskravet, der hensynet til de samfunnsmessige oppgavene er konkretisert. Det er også ønskelig at eier tydeliggjør avkastningskravets styringsmessige betydning for bedriften.

Figur 2.12 og 2.13 viser utviklingen i oppnådd avkastning på henholdsvis totalkapital og egenkapital i perioden 2004–2007, sammenliknet med avkastningskravet. I forbindelse med etableringen av Avinor ble avkastningskravet satt til 7,0–7,6 og 10,3–11,9 prosent for henholdsvis totalkapitalen og egenkapitalen<sup>9</sup>, (i figurene er de laveste verdiene i intervallet vist) mens dette ble redusert i forbindelse med forrige Eiermelding fra Samferdselsdepartementet til 6,45 og 9,7 prosent<sup>10</sup>.

Som det framgår av figurene, er avkastningskravet i perioden 2004–2007 ikke nådd. I avkast-



Figur 2.13 Avkastning og totalavkastning på totalkapital. 2004–2007.

<sup>9</sup> St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 2 (2003–2004)

<sup>10</sup> St. meld. nr. 15 (2006–2007)

ningskravet er imidlertid de samfunnsmessige oppgavene ikke hensyntatt.

#### Kommersielle inntekter

Avinor har de senere år i hovedsak konsentrert den kommersielle virksomheten rundt parkering, servering, butikker og salg av avgiftsfrie varer. Satsingene har ført til betydelig vekst i inntektene. I bedriftens strategiplan er det et mål at kommersielle inntekter skal øke med 50 prosent mer enn passasjerveksten. Det er i de passasjerrelaterte kommersielle inntektene det ligger størst potensial. Dette tilsier at en fortsatt vekst i de kommersielle inntektene forutsetter en fortsatt trafikkvekst, jf. tabell 2.6

I Avinors arbeid med å øke de kommersielle inntektene fremover vil følgende bli vektlagt:

- Analysere nye mulige forretningsområder.
- Kontinuerlig utvikling av kommersielle tilbud på lufthavnene for å øke inntjening og passasjer tilfredshet.
- Økt satsing på eiendomsutvikling på lufthavnene.
- Vurdere organisasjonsmodeller for kommersielle tjenester.
- Forsterke lufthavnen som varemerke.

#### Alternative finansieringsmodeller

Innenfor basisvirksomheten har Avinor de senere år sluppet til eksterne investorer ved rullebaneforlengelser på Haugesund lufthavn, Karmøy og Molde lufthavn, Årø. Det foreligger til enhver tid en rekke forslag om ekstern delfinansiering av slike prosjekter, spesielt gjelder dette rullebaneforlengelser.

Lokale initiativ for å realisere prosjekter som ellers ikke når opp i Avinors prioritering er kre-

vende å håndtere da konsernet ikke har utarbeidet retningslinje for hvorledes slike initiativ skal behandles. Det pågår et arbeide med å utarbeide slike retningslinjer og disse forventes styrebehandlet i løpet av 3 kvartal 2008.

#### Avinors rammebetingelser

##### Økonomiske rammebetingelser

Nedenfor drøftes virkemidler og økonomiske rammebetingelser som fastsettes av overordnet myndighet. Disse blir sett i sammenheng med Avinors økende samfunnsoppgaver.

##### Avinors tjenestetilbud:

Omfanget av tjenestetilbudet, herunder lufthavnstrukturen er i hovedsak gitt gjennom regjeringens samferdselspolitikk og selskapet kan ikke gjennomføre større endringer i tilbudet uten godkjenning fra Samferdselsdepartementet. Større endringer vil måtte forelegges Stortinget. Dette begrenser mulighetene for å gjøre nødvendige tilpasninger for å møte økonomiske utfordringer. Bedriften kan innenfor disse rammene effektivisere driften, men det kan ta lang tid før slike tiltak gir vesentlige utslag på driftsbudsjettet.

##### Takstfastsettelsen:

Samferdselsdepartementet fastsetter takstregulativet, dvs. at mer enn 50 prosent av inntektssiden fastsettes utenfor selskapet. Det legges til grunn at den totale avgiftsbyrden som hovedregel ikke bør overstige den generelle prisstigning i samfunnet. Det bør legges vekt på forutsigbare og stabile rammebetingelser for Avinors kunder. Imidlertid vil den generelle prisstigningen i samfunnet sammen med Avinors store investeringsbehov kunne medføre en noe større økning i avgiftene. Av-

Tabell 2.6 Fordeling avgiftsinntekter og kommersielle inntekter

År	Sum inntekter (mill. kr)	Avgiftsinntekter (prosent)	Kommersielle inntekter (prosent)		Statlig kjøp etc.* (prosent)
			Fra passasjerer	Andre	
2002	4 102	61	23	12	4
2003	4 574	61	21	12	5
2004	5 051	62	23	10	5
2005	5 255	63	27	10	1
2006	6 198	57	31	10	3
2007	6 869	54	33	10	3
2008B	7 318	57	34	9	0

\* Statlig kjøp og tilbakeføring forpliktelse lufthavnet i 2006 og 2007



giftsnivået må således ta høyde for Avinors finansierings-behov når det gjelder nødvendige investeringer

#### Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester:

Da Avinor ble etablert, ble det lagt til grunn at statlig kjøp av regionale lufthavntjenester skulle dekke underskuddet på de 29 regionale lufthavnene, og at krysssubsidieringen skulle begrense seg til de mellomstore lufthavnene. I de siste årene er ikke kjøpsordningen blitt anvendt og krysssubsidieringen har omfattet alle lufthavnene som går med driftsøkonomisk underskudd. Avinor mener at det i planperioden må bevilges midler til statlig kjøp. Dette må ses i sammenheng med bedriftens betydelig økte samfunnsmessige forpliktelser.

#### Rammer for låneopptak:

Selskapets vedtekter (§ 11) setter rammer for hvor store låneopptak som kan gjøres og stiller krav til bedriftens soliditet. Per i dag medfører dette at selskapet maksimalt kan låne 10,5 mrd. kr. Dette innebærer at Avinorkonsernet kan øke gjelden ut over dagens nivå med netto ca. 4 mrd. kr.

#### Utbyttepolitikk:

Rammebetingelsene bør anspore til mest mulig effektiv drift og legge til rette for klare ansvarsforhold. Per i dag er situasjonen slik at gode resultater innebærer økt utbytte til staten. utbytte fastsettes på bakgrunn av statens innlånsrente multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen. utbyttet er avgrenset oppover til 75 prosent av overskuddet i konsernet etter skatt. I en situasjon med svært omfattende investeringer som i stor

grad knytter seg til myndighetspålagte tiltak, mener Avinor at det ikke bør tas utbytte i planperioden

#### Avkastningskrav:

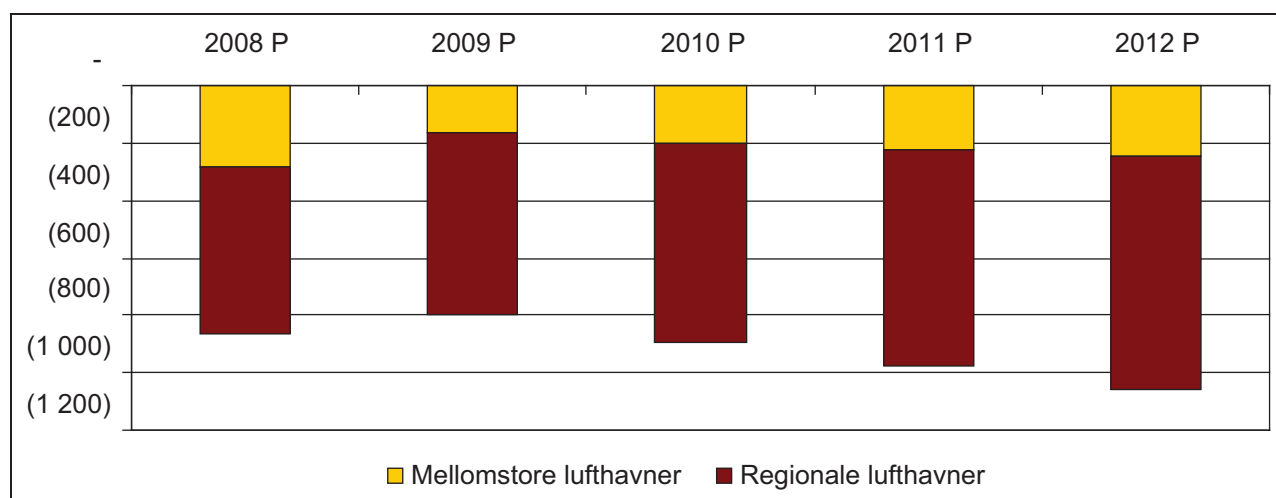
Avkastningskravet er et måltall. Kravet har som vist, ikke kunnet innfris når man ikke justerer kravet for de samfunnspålagte oppgavene. Avinor mener at Samferdselsdepartementet bør presisere avkastningskravet, hensyntatt de samfunnspålagte oppgavene. Alternativt at avkastningskravet bare knyttes til den kommersielt lønnsomme del av virksomheten.

#### Avinors frihetsgrad og økende samfunnsoppgaver:

Avinors rammebetingelser gir begrensninger på mulighetene for å tilpasse virksomheten til de økonomiske utfordringene. Avinor kan i utgangspunktet redusere investeringsnivået for å kompensere for økte driftskostnader. Investeringene er imidlertid i stor grad bundet opp i myndighetspålagte tiltak. Driften kan også styrkes gjennom å øke prisene på det kommersielle tilbudet.

Premissene for Avinors økonomiske utvikling legges i stor grad utenfor selskapet. Det innebærer en betydelig utfordring for bedriften å balansere virkemiddelbruken. Som vist til, har Avinor allerede tatt opp med Samferdselsdepartementet behovet for endringer, herunder gjeninnføring av bevilgninger til statlig kjøp av regionale lufthavntjenester, endring i utbyttepolitikken og avdragsfrihet for Oslo Lufthavns statslån.

Behovet for endrede rammebetingelser må bl.a. ses i sammenheng med økte samfunnsmessige forpliktelser og redusert statlig kompensasjon



Figur 2.14 Anslått driftsresultat for driftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner for perioden 2008–2012. Mill. kr.



Tabell 2.7 Bevilgning av statlig kjøp og utbytte 2003–2008, krysssubsidiert fra lønnsomme til bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner. Sum Avinors bidrag til samfunnet. Mill. kr i løpende priser

År	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B
Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester	- 250,0	- 264,0	- 35,0	0	0	0
Utbytte	0	0	151,5	26,4	324,5	398,0 <sup>1</sup>
Krysssubsidiert	375,0 <sup>2</sup>	533,0	761,0	888,5	1 075,0	930,0
Sum Avinors bidrag til samfunnet	125,0	269,0	842,5	914,9	1 399,5	1 328,0

<sup>1</sup> Budsjettforslag i St.prp. nr. 1 (2007–2008)

<sup>2</sup> Anslag i forbindelse med Luftfartsverkets forslag til åpningsbalanse, mai 2002

for forpliktelsene, betydelige utbytteutbetalinger og en økende krysssubsidiert fra lønnsomme til ulønnsomme lufthavner. Figur 2.14 viser anslått utvikling i driftsresultatet for de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene. Tabell 2.7 viser utviklingen i Avinors bidrag til samfunnet.

Som det framgår, har krysssubsidiert vært økende. Dette henger blant annet sammen med det omfattende investeringsbehovet knyttet til sikkerhetsområder og lysanlegg på de mellomstore og regionale lufthavnene. Slik krysssubsidiert begrenser Oslo lufthavn, Gardermoen og de øvrige store lufthavnenes mulighet til å gjennomføre nødvendige investeringer.

Også i LFV i Sverige og Finavia i Finland subsidierer de lønnsomme lufthavnene de bedriftsøkonomisk ulønnsomme. I begge disse organisasjonene utgjorde overføringene i 2007 om lag 100 mill. kr. De interne overføringene i Norge er med andre ord ti ganger høyere. Dette har delvis sammenheng med at LFV i Sverige og Finland har ansvar for et mindre antall bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner enn tilfellet er i Norge.

Selv om Avinors samfunnsmessige ansvar har økt, har bedriften fått enkelte bedre rammebetingelser. Fra og med 2005 fant det sted en omlegging av merverdiavgiftsreglene, som innebar en kostnadsreduksjon for Avinor i størrelsesorden 300 mill. kr årlig. Videre ble det fra og med 2006 innført ordning med salg av avgiftsfrie varer også i ankomstterminalene.

Det er usikkerhet knyttet til beregningene av hva dette innebærer økonomisk for Avinor, men i sum er det anslått at endringene har styrket Avinors økonomi med 600–800 mill. kroner.

Selv om Avinor vil iverksette en rekke tiltak for å styrke den økonomiske bæreevnen er det styrets oppfatning at det ikke er mulig å øke inntekter/reducere kostnader i et slikt omfang at alle prioriterte investeringer kan dekkes av bedriftens ordinære økonomi. For å kunne utføre de sam-

funnsplågte oppgavene fullt ut er det derfor nødvendig med justeringer av rammebetingelsene i en periode.

Aktuelle tiltak som bør vurderes, er blant annet:

- Finansiering av deler av underskuddet på de regionale lufthavnene gjennom statlig kjøp av tjenester.
- Konkretisere/presisere avkastningskravet-i samsvar med samfunnsopp-gavene.
- Revurdering av utbyttepolitikken slik at det ikke tas utbytte de nærmeste årene.
- Større fleksibilitet i Avinors lånerammer, muligheter til avdragsfrihet og en vurdering av ordningen med statslån.
- Egen finansieringsmodell for kommersielle prosjekter.
- Vurdere finansieringen av andre samfunnsopp-gaver.

Det vurderes slik at de mest nærliggende tiltak er knyttet til avkastningskravet, utbytte og låneordninger, men også statlige kjøp anses som nødvendig.

Avinor er kjent med at det vil bli foretatt en ny verddivurdering av selskapet i forbindelse med eiermeldingen og at det vil bli anledning til å drøfte flere av de ovennevnte punkter i den forbindelse.

### Utviklingen av nye myndighetskrav

Luftfartsbransjen er under omfattende endring og må utvikles i samsvar med de krav og forventninger som samfunnsutviklingen forutsetter. Innen sikkerhetsområdet er det avgjørende at nye myndighetskrav er optimale i forhold til disse utfordringene. Avinor vil bidra aktivt i utforming og implementering av nye krav.

En vil imidlertid også påpeke at Norges omfattende lufthavnsystem og utfordrende topografi må hensyntas, slik at vurderinger av samfunnsmessige konsekvenser hensyntas. Det bør på ge-

nerelt grunnlag ikke innføres nasjonale særordninger som går lengre enn internasjonale krav, og nye krav bør underlegges grundige konsekvensanalyser. Den nye forskriften om utforming av flyplasser har f. eks. «særnorske» krav som vil medføre ekstra kostnader på ca. 750 mill. kroner i forhold til ICAOs standarder i Annex 14.

Ut fra en totalvurdering vil styret anbefale at myndighetene foretar en ny vurdering av omfang og implementeringstakt av forskriften.

Det forventes også nye vilkår i lov om vaktvirksomhet, hvor det vil bli stilt krav til vekterbransjen om en lengre og mer omfattende opplæring. Det antas at opplæringen vil ligge i forkant av ansettelsen. De nye kravene vil få kostnadsmessige konsekvenser for sikkerhetskontrollen på lufthavnene.

### Grunnlaget for bærekraftig vekst i norsk luftfart

Norge er helt avhengig av et velfungerende lufttransportssystem for å opprettholde bosetting og arbeidsplasser, samt for å sikre befolkning og næringsliv god kontakt med omverdenen. Det finnes, i hovedsak, ikke alternativer til fly, og restriktive virkemidler som begrenser veksten vil dermed gi en rekke negative samfunnsmessige konsekvenser. At luftfartsmarkedet nå er svekket og at aktørene har betydelige økonomiske utfordringer, forsterker dette behovet.

Avinor vil derfor anbefale at det tilrettelegges for vekst i takt med etterspørselen og at rammebetingelsene stimulerer til at den skal være bærekraftig.

### 4.5 Personal og organisasjon

For å nå Avinors mål innen personal og organisasjon vil ett av de viktigste områdene å fokusere på i kommende periode være ledelse. Å skape en aktiv lederkultur hvor ledere fremstår som rollemodeller, resultatskapere, og utviklere vil bidra til å nå Avinors langsiktige målsetning. Gode ledere er sentrale kulturbærere gjennom egen adferd og holdninger i møte med ansatte, kunder og samarbeidspartnere.

Avinor ønsker å fremme en bedriftskultur som rommer respekt for forskjellighet og samtidig gir en følelse av likeverd. Innføring av felles etiske retningslinjer og en felles visjon er viktige aktiviteter i dette arbeidet. Målet er at ansatte skal føle stolthet over jobben ved den enkelte lufthavn, tårn eller kontrollsentral, kombinert med stolthet over jobben konsernet samlet sett utfører.

En sentral faktor i dette arbeidet er å videreføre arbeidet med kompetanse og sette av tilstrekkelig tid og ressurser for å sikre kompetanseutvikling for samtlige ansatte. En felles helhetsforståelse for konsernets mål og langsiktige planer og hver enkelts betydning og ansvar i forhold til dette, er viktig. Hver enkelt er gjensidig avhengig av hverandre for å utføre selskapets betydelige samfunnsoppgave og kommersielle aktivitet.

I rekrutteringsstrategien må det tas hensyn til at morgendagens arbeidstakere har andre krav til yrkeslivet enn dagens arbeidstakere. I arbeidet med å fremstå som en attraktiv arbeidsgiver i et stramt arbeidsmarked, vurderes arbeidsgiverpolitikken som sentral. I tillegg har konsernet en utfordring i forhold til å beholde dagens ansatte lengst mulig og legge til rette for en god senkarriere for ulike fagområder med forskjellige behov. Avinor har startet arbeidet med å utvikle en helhetlig livsfasepolitikk som skal ivareta ansatte i ulike faser av sin yrkeskarriere.

Avinor har en høy gjennomsnittsalder blant sitt operative personell. Dette vil bli en utfordring i fremtiden. Samtidig er det et økende krav til mulitikompetanse for de ansatte. Det vil si at operativ personell skal være gode på databehandling og styringssystemene i selskapet. Dette krevet mye opplæring og trening innen områder som tidligere ikke har blitt tillagt denne personellgruppen.

I en organisasjon hvor sikkerhet er grunnpilaren må det jobbes langsiktig og systematisk for å nå konsernets mål. I dette arbeidet er samarbeidet med tillitsvalgte og verneombud viktig. Videreutvikling av felles prosesser og møtearenaer forblir en viktig aktivitet fremover.

#### *Organisering av flygeinformasjonstjenesten (AFIS)*

Samferdselsdepartementets evaluering av Avinors tjenesteyting og organisasjon i 2006, resulterte i at gjeldende organisering og tilknytningsform for Avinor består. I rapporten som lå til grunn for beslutningen ble en rekke sider ved organiseringen vurdert. Avinors styre har besluttet å se nærmere på organiseringen av AFIS. Rapport vil foreligge i 2008.

#### *Fremtidig tjenesteyting og organisering*

Det pågår nærmest kontinuerlig ulike politiske prosesser, både internasjonalt og i Norge, som har stor betydning for Avinors rammebetingelser, rolle og virksomhet. Det er viktig at bedriften ikke bare avventer resultatene av slike prosesser, men inntar

Tabell 2.8 Operativ flygelederbemanning i perioden 2008–2010

	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011
Operativt behov	552	552	552	552
Forventet bemanning	487	503	519	530

en proaktiv holdning. Avinors styre har derfor bestemt at det skal gjennomføres en utredning om organisering av bedriftens tjenesteyting og organisering. Målsettingen med arbeidet er å posisjonere Avinor i forhold til viktige utviklingstrekk, og derigjennom styrke bedriften i forhold til fremtidige utfordringer. Dette for å sikre at Avinor, i best mulig grad, kan bidra til å møte befolkningens og næringslivets fremtidige ønsker og behov.

Arbeidet vil både ha et globalt, nasjonalt og regionalt perspektiv. Både flyplassene og flysikringstjenesten skal behandles, og prosjektet skal omfatte så vel infrastrukturutvikling som drift.

I fase 1 og 2 i arbeidet vil det i tillegg til kartlegging og analyse av viktige eksterne utviklingstrekk, bli utarbeidet detaljert arbeidsplan og forslag til organisering av videre arbeid. Dette skal gjennomføres innen 01.02.2009. Omfanget av det videre arbeid fase 3 og 4, vil bli besluttet på dette tidspunkt.

#### Flygelederbemanningen

Flygelederbemanningen i Avinor vil fortsatt være utfordrende. Det er begrensninger i utdanningskapasiteten og først og fremst gjelder dette gjennomføring av den praktiske delen som må foregå ved norske enheter. Det vil ikke minst av den grunn ta tid før flygelederbemanningen når et tilfredsstillende nivå, men en faktisk forbedring kan ventes omkring årsskiftet 2008/2009.

I løpet av 2008 er det planlagt utdanningsstart for 33 nye elever ved EPN. Ytterligere 5 elever skal rekrutteres, men disse vil av praktiske grunner få sin utdanningsstart forskjøvet til januar 2009. Videre ser det ut til at praktisk talt alle flygelederne som i perioden 2005–2007 valgte å slutte, vil være tilbake i Avinor i løpet av 2008/2009.

Til tross for begrensninger i utdanningskapasiteten og et årlig forventet frafall (alder og statistisk) på nærmere 20 flygeledere, forventes bemanningen å være rimelig robust i løpet av 2012. Prognosen for den operative flygelederbemanningen i perioden 2008–2011 framgår av tabell 2.8.

Prognosen for forventet bemanning er oppdatert pr. 1. april 2008. Et statistisk frafall under flygeledertidningen (20 prosent) er lagt inn i prognosen.

#### Bemanningsbehovet i flygeinformasjonstjenesten (AFIS)

Tabell 2.9 viser bemanningsbehovet i AFIS for årene 2008–2012. Tabellen viser at det operative behovet vil ligge noe over bemanningen i perioden. Skolen i Malmø (EPN – Entry Point North) har til nå hatt kapasitet til bare ett kull med AFIS-aspiranter.

Bemanningsbehovet baserer seg på dagens behov for tjenester.

Det er tatt høyde for forventet avgang med operativ aldersgrense på 62 år. Det er videre lagt inn implementering av forskrift om sertifikat for flygeinformasjonstjenesten. For planlagt nyutdan-

Tabell 2.9 Bemanningsbehov i AFIS 2008–2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Bemanning per 1. januar	121	116	124	125	126
Endringer i løpet av året					
Forventet avgang	9	5	3	3	3
Uforutsett avgang	3	3	3	3	3
Planlagt nyutdanning	7	16	7	7	7
Bemanning 31. desember	116	124	125	126	127
Behov	142	142	142	142	142
Status per 31. desember	-26	-18	-17	-16	-15

ning er det tatt hensyn til frafall under utdanning med 3 per kull, basert på erfaringsdata. Det ligger inne 2 årsverk for langtidspermisjoner. Forslaget om operativ aldersgrense og sertifisering er ute på høring. Utfallet er per dato uklart.

## 5 Nærmere om avinors samfunnsansvar

I Regjeringens eierpolitikkdokument (St.meld. 13 (2006–2007)) er det lagt til grunn at selskaper med statlig eierandel skal være ledende innen arbeidet med samfunnsansvar. I meldingen er det definert nærmere de forhold som regjeringen er opptatt av i eierdialogen med selskapene. Disse er:

- Omstillinger
- Forskning, utvikling og kompetansebygging
- Miljø
- Helse, arbeidsmiljø og sikkerhet
- Etikk
- Arbeidet mot korrupsjon
- Likestilling
- Integrering og karrieremuligheter for andre grupper
- Samfunnssikkerhet

Avinor utøver et betydelig samfunnsansvar gjennom sin funksjon og sine oppgaver, som er å planlegge, bygge ut og drive et landsdekkende nett av lufthavner og flysikringstjenester. Finansielt er den forretningsmessige og kommersielle virksomheten integrert i primæroppgavene. Det er definert et spesifikt samfunnsansvar for Avinor gjennom at bedriften skal drive og finansiere et samlet lufthavnsnett, tilby tjenester til Forsvaret, tilby ambulanseberedskap på lufthavnene og sikre tilgjengelighet for personer med redusert mobilitet, mv.

Avinors bidrag i omstillingssammenheng er primært knyttet til utvikling av lufthavnene og sørge for en effektiv drift av disse, i samsvar med samfunnets omstillingsbehov. Det legges til grunn at lufthavndekningen i Norge er god med stor geografisk spredning. To av tre innbyggere har tilgang til lufthavn innenfor én times reise. En rekke bedriftslokaliseringer er begrunnet i tilgjengelighet til lufthavn. Dette er med på å styrke et spredt bosettingsmønster i landet, og opprettholde og skape arbeidsplasser. Avinor bistår i regional næringsutvikling og andre tilknyttede aktiviteter som sikrer trafikkgrunnlaget, jf. kap. 4.2.

Avinors policy for forskning og utvikling (FoU) er knyttet til aktiv leverandørutvikling og in-

dustrisamarbeid, primært for å oppnå bedre og mer effektive tjenester og produkter. For effektivisering og kostnadsbesparelser er også standardisering og harmonisering et mål.

FoU-virksomheten er forholdvis omfattende og integrert i den ordinære, faglige virksomheten i bedriften. Som eksempler nevnes:

- Satellittbasert innflygning (SCAT-1). Bruk av SCAT-1 gir en kontinuerlig glidebane ved innflygning og landing og skal installeres på de regionale lufthavnene. Brønnøysund lufthavn ble den første lufthavn i verden som tok i bruk et satellittbasert landingssystem med lokal bakkestasjon. Systemet vil bli installert på 21 regionale lufthavner innen 2011, jf. side 56.
- Flere prosjekter er knyttet til sikker og effektiv vinterdrift på lufthavnene. Prosjektene er bl.a. knyttet til automatisk varsling og rapportering av baneforhold. 19 lufthavner er omfattet i implementeringen og arbeidet har vakt både nasjonal og internasjonal interesse, jf. side 56.
- I forlengelsen av bærekraftprosjektet, jf. side 57, har Avinor etablert samarbeid med forskningsmiljø og industrien. Det er søkt midler fra EUs syvende rammeprogram for å forske på klimaeffekten av flygninger i høye luftlag. Avinor er med i søknaden og er tiltenkt en rolle i et ekspertpanel, sammen med bl.a. World Meteorological Organisation. Flere FoU-prosjekter er planlagt innen miljø og klimaeffekter.

Ytre miljø er integrert i Avinors styringssystem og følger prinsippene i ISO 14001. Dette innebærer et systematisk og kontinuerlig forbedringsarbeid i alle faser, fra planlegging, utføring, kontroll til korrigerende. Både Avinor AS og Oslo lufthavn, Gardermoen utgir egne miljørapporter som inneholder mer omfattende statistikk og informasjon om miljøarbeidet i konsernet.

Avinor skal bidra aktivt til forbedring av luftfartens miljøprestasjon. Dette skal oppnås gjennom tiltak i egen virksomhet og ved å være en aktiv pådriver og samarbeidspartner, slik at bransjen samlet oppnår best mulige resultater, jf. også omtale av bærekraftprosjektet på side 57.

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

Avinor har godkjent nye HMS-prosedyrer for utbygging. Kartlegging av kjemikaliebruken i



konsernet ble avsluttet i 2007. Det er utarbeidet håndbok for kollegastøtte, og tilhørende prosedyrer og retningslinjer er godkjent. Videre har Avinor innført obligatorisk e-læring innen HMS for samtlige ansatte.

Det stilles krav til Avinors leverandører at de har et fungerende HMS-system.

Avinors etiske retningslinjer gjelder for hele Avinor, dvs. at også Oslo lufthavn, Gardermoen og øvrige datterselskaper (og styrerepresentanter i disse) er omfattet av retningslinjene. Retningslinjene har følgende hovedformål: Å sikre at alle personer som opptrer på vegne av Avinor utfører sine aktiviteter på en etisk forsvarlig måte og i tråd med de standarder konsernet setter gjennom sine styrende dokumenter. Retningslinjene skal også bidra til å sikre vår overholdelse av lover og regler.

Retningslinjenes generelle bestemmelser sier: «Ansatte i Avinor skal ledes av både allmenntiske, forretningsetiske og forvaltningsetiske verdier og normer. Enhver ansatt har et selvstendig ansvar for å bidre til at virksomhetens tillit og anseelse blir ivaretatt. Ansatte skal ikke la egne interesser påvirke tjenesteutøvelsen eller arbeidet for øvrig, og heller ikke la hensyn til egen eller virksomhetens bekvemmelighet eller prestisje påvirke handlinger eller avgjørelser».

Avinors arbeid mot korrupsjon er dekket opp av de etiske retningslinjene.

Avinor er en mannsdominert arbeidsplass og selv om kvinneandelen har økt noe fra 2006 til 2007, er den ikke høyere enn 24 prosent. Avinor arbeider med nye personalpolitiske retningslinjer som skal foreligge ved årsskiftet 2008/09. Likestillingsarbeidet planlegges, med utgangspunkt i mangfold, langs tre linjer; dyktiggjøre lederne, talentutvikling og rekruttering. Likestilling vil bli knyttet til disse programmene.

I konsernledelsen sitter per årsskiftet to kvinner og ni menn. Blant de aksjonærvalgte representantene består konsernstyret av tre kvinner og tre menn. Ansatterepresentasjonen i konsernet er også i samsvar med aksjelovens krav og består av to menn og én kvinne.

Avinor har ikke et eget program for integrering og karrieremuligheter for andre grupper. Bedriften har et et godt utviklet opplegg for ivaretagelse av ansatte som ikke lenger kan stå i operative posisjoner på grunn av medisinske krav.

Avinors arbeid med samfunnssikkerhet er integrert i det omfattende sikkerhetsarbeidet som utføres i bedriften.

En må forvente fortsatt betydelig oppmerksomhet på risikoen for mulige terrorhandlinger mot luftfarten. Dette nødvendiggjør en proaktiv holdning fra Avinor gjennom forebyggende sikkerhetstjeneste og kostnadseffektiv gjennomføring av nye myndighetskrav, samtidig som lufthavnene skal levere gode og effektive tjenester til passasjerer, flyselskaper og andre aktører på lufthavnene. Nye myndighetskrav på flysikkerhetsområdet innebærer betydelige investeringer i utvidelse av sikkerhetsområder, særlig på de regionale lufthavnene.

Sikkerheten har første prioritet, men må forsterkes ytterligere. Avinor arbeider derfor aktivt med sikkerhetskulturen slik at dette preger prioriteringene så vel på strategisk nivå som i den daglige drift.

I perioden vil satsingsområdene særlig være beredskap for krisehåndtering og «human factors». Frem til 2010 gjennomføres et omfattende kurs- og øvingsprogram for å trene kriseorganisasjonen på alle nivåer i Avinor. Programmet vektlegger proaktiv kriseledelse, krisekommunikasjon og mediehåndtering samt psykososial oppfølging av egne ansatte og andre berørte.

#### Undervedlegg 1

### **Avinor Konsern**

#### **Årsoppgjør 2007, Finansiell oversikt pr. divisjon/lufthavn**

##### *Oppsummering*

Konsernet Avinor driver 46 lufthavner i Norge i tillegg til flysikringstjeneste som omfatter 3 kontrollsentraler og teknisk infrastruktur for flynavigasjon. Konsernets driftinntekter utgjør i størrelsesorden 6,7 mrd kroner hvorav ca. 56% kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og ca. 44% fra kommersiell aktivitet på lufthavnene. Morselskapet Avinor AS er 100% eiet av den norske stat gjennom Samferdselsdepartementet og drives uten statsstøtte.

Konsernets driftsinntekter økte med 11% i 2007 i hovedsak som en følge av trafikkvekst og økte kommersielle inntekter. Det var ingen statlige kjøp av regionale luftfartstjenester i 2007.

Totale driftskostnader økte med 11% i 2007 i hovedsak som følge av økte kostnader til security og lønn.



Tabell 2.10 Nøkkeltall pr. divisjon/OSL

NOK Mill.	Driftsinntekter	Driftsresultat	Investeringer	Antall årsverk
OSL	3 508	1 661	595	596
Divisjon Store Lufthavner	1 939	551	617	446
Divisjon Mellomstore Lufthavner	519	(411)	256	394
Divisjon Regionale Lufthavner	140	(664)	511	448
Divisjon Flysikring	1 419	(198)	156	999
Konsernposter	(656)	180	47	69
Avinor Konsern	6 870	1 119	2 182	2 951

Konsernets driftsresultat i 2007 ble 1 119 mil kroner som er en økning på 177 mill kroner (19%) sammenlignet med 2006. Forbedringen i driftsresultatet skyldes en positiv trafikkutvikling og sterk vekst i kommersielle inntekter som duty-free, butikker/servering og parkering.

Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde 664 mill kroner.

Nøkkeltall pr. divisjon/OSL fremgår av Tabell 2.10.

#### Kommentarer:

Konsernets driftsinntekter økte i 2007 med 11% i hovedsak som en følge av sterk trafikkvekst som genererte høye kommersielle inntekter, og da spesielt inntekter tilknyttet duty-free. En økning av sikkerhetsavgiften fra 1.7.2007 bidro også sterkt til veksten fra 2006.

Driftskostnadene i konsernet øker med 11% i 2007 og det skyldes en fortsatt vekst i kostnader tilknyttet security, samt konsekvenser av flygelederoppjøret i 2006. Veksttaket i driftskostnade-

Tabell 2.11 Avinor Konsern Tabell A, Resultatregnskap 2005–2007, 3. april 2008

NOK Mill.	2005A	2006A	2007A	Endring	
				05-06	06-07
Driftsinntekter	5 255	6 198	6 870	18 %	11 %
Driftskostnader	(3 299)	(4 071)	(4 526)	23 %	11 %
Driftsresultat før avskrivninger	1 956	2 127	2 344	9 %	10 %
Avskrivninger	(1 145)	(1 185)	(1 225)	3 %	3 %
Driftsresultat	811	942	1 119	19 %	
Netto finansposter	(423)	(406)	-	-4 %	-100 %
Resultat før skatt	388	537	1 119		109 %
Skattekostnad	(2)	(103)			
Årsresultat	386	433	1 119		158 %
Investeringer	826	1 549	2 182	88 %	41 %
Årsverk 31.12	2 620	2 744	2 951	5 %	8 %
Netto kontantstrøm	391	(301)	(828)		
Utbytte til staten	26	325	397		
<i>Finansiering:</i>					
Egenkapital	7 372	7 480	7 728		
Forpliktelser	5 951	6 075	5 955		
Langsiktig finansiell gjeld	6 991	6 655	6 425		
Kortsiktig gjeld	1 741	2 199	2 507		
Sum	22 054	22 409	22 615		
Selvfinansieringsgrad	51 %	53 %	55 %		

Tabell 2.12 Avinor Konsern, Tabell B, 2007. Driftsresultat pr. divisjon/OSL (finanskostnader og skatt ikke inkludert)

NOK Mill.	Resultatenhet					Konsern	Avinor Konsern
	OSL	LS	LM	LR	FS		
Driftsinntekter	3 508	1 939	519	140	1 419	(656)	6 870
Driftskostnader	(1 289)	(1 167)	(780)	(645)	(1 480)	836	(4 526)
Driftsresultat før avskrivninger	2 219	772	(261)	(506)	(60)	180	2 344
Avskrivninger	(558)	(221)	(150)	(158)	(138)	-	(1 225)
Driftsresultat	1 661	551	(411)	(664)	(198)	180	1 119
Investeringer	595	617	256	511	156	47	2 182
Årsverk 31.12	596	446	394	448	999	69	2 951
Pax innland	8 914	11 134	3 761	1 274			25 082
Pax utland	10 105	2 990	495	8			13 597
Pax transit	25	377	77	316			795
Pax offshore	-	413	85	43			541
Sum pax (000s)	19 044	14 913	4 417	1 640			40 014
Andel av total	48 %	37 %	11 %	4 %			100 %

ne er positivt påvirket av at det i 2007 er satt av mindre til pensjonsforpliktelser sammenliknet med foregående år.

Konsernets driftsresultat ble 1 119 mill kroner i 2007 sammenlignet med 942 mill kroner i 2006. Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde

Tabell 2.13 Avinor Konsern, 2007. Resultatregnskap – Oslo Lufthavn (OSL)

NOK Mill.	Resultatenhet					Konsern fordelt	Total Divisjon
	OSL	OSL E	Festeavgift				
Driftsinntekter	3 382	126	-	-	-	0	3 508
Driftskostnader	(1 472)	(13)		226	-	(30)	(1 289)
Driftsresultat før avskrivninger	1 910	113	-	226	-	(30)	2 219
Avskrivninger	(529)	(21)	-	-	-	(7)	(558)
Driftsresultat	1 380	92	-	226	-	(37)	1 661
Investeringer	595	0					595
Årsverk 31.12	596						596
Pax innland	8 914						8 914
Pax utland	10 105						10 105
Pax transit	25						25
Pax offshore	-						-
Sum pax (000s)	19 044						19 044
Driftsinntekter pr.pax	kr 178						
Driftskostnader pr. pax	kr 77						
Driftsresultat pr. pax	kr 72						

Tabell 2.14 Avinor Konsern, 2007. Resultatregnskap – Divisjon Store Lufthavner (LS)

NOK Mill.	Lufthavn			Datterselskaper					Divisjon	Konsern fordelt	Total Divisjon	
	Bergen	Stav. Trondh.	Bodø	Tromsø	APAS	EAS	VEAS					
Driftsinntekter	666	542	382	148	133	27	14	-	-	27	0	1 939
Driftskostnader	(285)	(226)	(226)	(141)	(163)	(8)	(1)	(1)	-	(68)	(48)	(1 167)
Driftsresultat før avskrivninger	381	316	155	6	(30)	19	13	(1)	-	(41)	(48)	772
Avskrivninger	(45)	(50)	(46)	(22)	(31)	(11)	(10)	-	-	0	(8)	(221)
Driftsresultat	337	266	110	(16)	(61)	8	3	(1)	-	(41)	(55,3)	551
Investeringer	144	152	80	31	55	29	104	16	7	617		
Årsverk 31.12	116	95	84	41	91	-	-	19	446			
Pax innland	3 198	2 211	2 862	1 361	1 501							11 134
Pax utland	1 267	1 122	541	22	38							2 990
Pax transit	157	12	4	137	67							377
Pax offshore	230	183	-	-	-							413
Sum pax (000s)	4 853	3 528	3 406	1 520	1 606							14 913
Driftsinntekter pr.pax	kr 137	kr 154	kr 112	kr 97	kr 83							
Driftskostnader pr. pax	kr 59	kr 64	kr 66	kr 93	kr 101							
Driftsresultat pr. pax	kr 69	kr 75	kr 32	(kr 10)	(kr 38)							

664 mill kroner i 2007, jf. divisjonsvise resultater vist i tabell 2.12.

Konsernet investerte for 2 182 mill kroner i 2007. En vekst på 41 % fra 2006.

Årsverk pr. 31.12.07 inkluderer fast ansatte og midlertidig ansatte (vinterbemanning).

#### Kommentarer:

OSL og divisjon Store Lufthavner står for 85% av passasjertrafikken og genererer et positivt driftsresultat (før finanskostnader og skatt) på 2 212 mill kroner.

Regionalnettet har et driftsunderskudd på 664 mill kroner.

Om verksemda i Avinor 2008–2009

Tabell 2.15 Avinor Konsern, Tabell B3, 2007. Resultatregnskap – Mellomstore Lufthavner (LM), 3. april 2008

NOK Mill.	Lufthavn											Konsern fordelt	Total Divisjon	
	Kr.sand	Ålesund	H.sund	Evenes	Kr.sund	Svalb.	Molde	Alta	Kirk	B.foss	Banak			Divisjon
Driftsinntekter	108	81	62	51	51	37	35	29	21	19	12	12	1	519
Driftskostnader	(93)	(73)	(78)	(82)	(53)	(51)	(54)	(59)	(48)	(41)	(42)	(44)	(63)	(780)
Driftsresultat før avskrivninger	15	8	(16)	(31)	(2)	(13)	(19)	(29)	(27)	(22)	(30)	(32)	(62)	(261)
Avskrivninger	(24)	(13)	(14)	(22)	(12)	(11)	(13)	(10)	(16)	(5)	(6)	(5)	(150)	
Driftsresultat	(8,6)	(5,1)	(30,7)	(53,3)	(13,3)	(24,2)	(32,1)	(38,9)	(42,6)	(27,1)	(35,5)	(32,1)	(67,3)	(411)
Investeringer	10	18	12	23	9	55	34	23	38	0	17	17		256
Årsverk 31.12	41	33	35	45	31	19	36	43	38	3	31	38		394
Pax innland	596	670	423	465	268	129	383	376	231	174	46			3 761
Pax utland	274	62	92	23	10	0	20	2	8	-	4			495
Pax transit	6	38	0	11	2	-	4	11	0	1	6			77
Pax offshore	-	-	-	-	85	-	-	-	-	-	-			85
Sum pax (000s)	876	770	515	498	364	129	407	389	239	175	55			4 417
Driftsinntekter pr:pax	kr 123	kr 105	kr 120	kr 103	kr 141	kr 288	kr 86	kr 76	kr 88	kr 106	kr 225			kr 118
Driftskostnader pr: pax	kr 106	kr 94	kr 151	kr 165	kr 145	kr 391	kr 134	kr 151	kr 201	kr 234	kr 764			kr 177
Driftsresultat pr. pax	(kr 10)	(kr 7)	(kr 60)	(kr 107)	(kr 36)	(kr 187)	(kr 79)	(kr 100)	(kr 178)	(kr 155)	(kr 645)			(kr 93)

Tabell 2.16 Avinor Konsern, Tabell B4, 2007. Resultatregnskap – Regionale Lufthavner (LR), 3. april 2008

NOK Mill.	Fylke										Konsern fordelt	Total Divisjon
	Finnm.	Nordland	Sogn/Fj.	Møre/R.	N-Trønd.	S-Trønd.	Oppland	Annet	Divisjon			
Driftsinntekter	31	63	28	4	5	1	4	3	1	1	1	140
Driftskostnader	(142)	(214)	(78)	(17)	(28)	(15)	(14)	(5)	(85)	(49)	(49)	(645)
Driftsresultat før avskrivninger	(111)	(152)	(50)	(13)	(22)	(14)	(10)	(1)	(84)	(48)	(48)	(506)
Avskrivninger	(42)	(53)	(27)	(4)	(9)	(9)	(8)	(1)	-	(6)	(6)	(158)
Driftsresultat	(153)	(205)	(77)	(16)	(32)	(22)	(18)	(2)	(84)	(54)	(54)	(664)
Investeringer	89	109	19	13	18	2	1	244	16			511
Årsverk 31.12	108	153	63	14	29	9	15	-	58			448
Pax innland	270	599	295	51	45	9	5	-				1 274
Pax utland	-	-	-	-	-	-	8	-				8
Pax transit	127	127	32	4	28	0	-	-				316
Pax offshore	-	13	30	-	-	-	-	-				43
Sum pax (000s)	396	739	357	54	72	9	13	-				1 640
Driftsinntekter pr.pax	kr 78	kr 85	kr 78	kr 70	kr 70	kr 123	kr 326					kr 85
Driftskostnader pr. pax	kr 358	kr 290	kr 218	kr 304	kr 381	kr 1 618	kr 1 118					kr 393
Driftsresultat pr. pax	(kr 387)	(kr 277)	(kr 215)	(kr 300)	(kr 441)	(kr 2 444)	(kr 1 407)					(kr 405)



Tabell 2.17 Avinor Konsern, Tabell B4.1 2007. Resultatregnskap – Regionale Lufthavner pr. lufthavn 1. 3. april 2008

NOK Mill.	Lufthavner i Finnmark											Sum Finnmark	
	H.fest	Vadsø	Båtsfj.	Meha.	H.våg	Vardø	Sørkj.	Berlev.	Hasvik				
Driftsinntekter	11	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	31,0
Driftskostnader	(27)	(20)	(15)	(13)	(15)	(12)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)	(142,0)
Driftsresultat før avskrivninger	(16)	(12)	(13)	(11)	(13)	(10)	(12)	(11)	(12)	(11)	(12)	(12)	(110,9)
Avskrivninger	(8)	(5)	(7)	(4)	(4)	(4)	(4)	(3)	(4)	(3)	(4)	(4)	(42,4)
Driftsresultat	(23,5)	(16,7)	(20,4)	(14,4)	(17,9)	(14,0)	(15,3)	(14,9)	(16,3)	(14,9)	(16,3)	(16,3)	(153,4)
Investeringer	1	33	4	4	1	2	19	23	0	23	0	0	89
Årsverk 31.12	12	13	13	9	13	14	12	13	11	13	11	11	108
Pax innland	120	79	11	13	13	12	12	6	6	6	6	6	270
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pax transit	29	22	15	11	12	12	9	10	5	10	5	5	127
Pax offshore	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum pax (000s)	149	101	26	24	25	24	21	16	11	16	11	11	396
Driftsinntekter pr.pax	kr 77	kr 73	kr 84	kr 93	kr 74	kr 81	kr 78	kr 94	kr 84	kr 94	kr 84	kr 84	kr 78
Driftskostnader pr. pax	kr 182	kr 194	kr 585	kr 545	kr 621	kr 503	kr 632	kr 814	kr 1 177	kr 814	kr 1 177	kr 1 177	kr 358
Driftsresultat pr. pax	(kr 158)	(kr 166)	(kr 780)	(kr 607)	(kr 730)	(kr 572)	(kr 729)	(kr 938)	(kr 1 431)	(kr 938)	(kr 1 431)	(kr 1 431)	(kr 387)

Tabell 2.18 Tabell B4.2, 2007. Resultatregnskap – Regionale Lufthavner pr. lufthavn II, 3. april 2008

NOK Mill.	Lufthavner i Nordland											Sum Nordland
	Br.sund	Mo i R.	St.mark.	Sandes.	Leknes	Mosjøen	Svolvær	Andøya	Narvik	Røst	Værøy	
Driftsinntekter	10	8	8	6	7	6	6	6	3	1	1	63
Driftskostnader	(26)	(19)	(20)	(22)	(18)	(23)	(19)	(36)	(14)	(11)	(7)	(214)
Driftsresultat før avskrivninger	(16)	(11)	(12)	(15)	(11)	(17)	(13)	(30)	(11)	(10)	(6)	(152)
Avskrivninger	(13)	(5)	(5)	(5)	(5)	(6)	(3)	(2)	(5)	(3)	(1)	(53)
Driftsresultat	(29,1)	(16,3)	(17,3)	(19,9)	(16,0)	(23,5)	(15,9)	(31,2)	(15,9)	(12,6)	(6,8)	(152)
Investeringer	84	0	7	4	2	6	0	0	4	2	1	109
Årsverk 31.12	23	19	16	16	16	18	17	2	13	9	5	153
Pax innland	71	82	95	54	85	57	72	35	30	9	9	599
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pax transit	28	21	9	32	5	19	-	8	4	-	-	127
Pax offshore	13	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-
Sum pax (000s)	112	103	104	86	90	76	72	43	35	9	9	739
Driftsinntekter pr.pax	kr 89	kr 81	kr 76	kr 75	kr 78	kr 80	kr 84	kr 151	kr 78	kr 104	kr 81	kr 85
Driftskostnader pr. pax	kr 229	kr 187	kr 193	kr 251	kr 206	kr 307	kr 261	kr 842	kr 402	kr 1 126	kr 737	kr 290
Driftsresultat pr. pax	(kr 259)	(kr 158)	(kr 167)	(kr 232)	(kr 178)	(kr 309)	(kr 223)	(kr 728)	(kr 461)	(kr 1 343)	(kr 767)	(kr 277)

Tabell 2.19 Avinor Konsern, Tabell B4.3, 2007. Resultatregnskap – Regionale Lufthavner pr. lufthavn III, 3. april 2008

NOK Mill.	Sogn og Fjordane						Nord Trøndelag						Lista
	Florø	Førde	Sogndal	Sanda	SUM S/F	Ørsta-V	Namsos	Rørвик	SUM N/T	Fagern.	Røros		
Driftsinntekter	13	6	6	3	28	4	3	2	5	4	1	3	
Driftskostnader	(23)	(18)	(20)	(17)	(78)	(17)	(16)	(12)	(28)	(14)	(15)	(5)	
Driftsresultat før avskrivninger	(10)	(11)	(15)	(14)	(50)	(13)	(13)	(10)	(22)	(10)	(14)	(1)	
Avskrivninger	(12)	(5)	(6)	(4)	(27)	(4)	(4)	(5)	(9)	(8)	(9)	(1)	
Driftsresultat	(21,6)	(16,3)	(20,6)	(18,2)	(76,7)	(16,3)	(17,1)	(14,9)	(31,9)	(18,0)	(22,2)	(2,1)	
Investeringer	5	2	12	1	19	13	13	5	18	1	2	-	
Årsverk 31.12	16	15	16	15	63	14	16	13	29	15	9	-	
Pax innland	111	75	74	35	295	51	23	22	45	5	9	9	
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	
Pax transit	-	1	22	9	32	4	16	12	28	-	0	-	
Pax offshore	30	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	
Sum pax (000s)	141	76	96	44	357	54	39	34	72	13	9	9	
Driftsinntekter pr.pax	kr 93	kr 81	kr 58	kr 67	kr 78	kr 70	kr 71	kr 69	kr 70	kr 326	kr 123	kr 123	
Driftskostnader pr. pax	kr 162	kr 231	kr 214	kr 386	kr 218	kr 304	kr 402	kr 356	kr 381	kr 1 118	kr 1 618	kr 1 618	
Driftsresultat pr. pax	(kr 153)	(kr 214)	(kr 215)	(kr 417)	(kr 215)	(kr 300)	(kr 442)	(kr 440)	(kr 441)	(kr 1 407)	(kr 2 444)	(kr 2 444)	

Tabell 2.20 Avinor Konsern, 2007. Resultatregnskap – Flysikring

NOK Mill.	DIV FS	Divisj. kostn	Konsern kostn	Total Divisjon
Driftsinntekter	1 419		1	1 419
Driftskostnader	(1 360)		(120)	(1 480)
Driftsresultat før avskrivninger	58	-	(119)	(60)
Avskrivninger	(124)		(14)	(138)
Driftsresultat	(65)	-	(133)	(198)
Investeringer	156			156
Årsverk 31.12.	999			999

### Vedlegg 3

## Brev frå Avinor til Samferdselsdepartementet av 06.10.2008

### **Innspill til Eiermeldingen – funksjonelle luftromsblokker (FAB) og Avinors engasjement i SESAR Joint Undertaking (SJU)**

Vi viser til anmodning fra Samferdselsdepartementet om å bidra til det pågående arbeidet med Eiermeldingen for så vidt gjelder FAB og SESAR. Vi oppfatter departementet dit hen at det er ønskelig med mer informasjon på disse to områdene for å sikre god forankring i meldingen av prosesser som innebærer store ressursmessige og økonomiske utfordringer for Avinor.

#### **1 Etablering av en Nord-europeisk funksjonell luftromsblokk - NEFAB**

##### *Bakgrunn*

Gjennom det EU-ledede programmet for et felles-europeisk luftrom (Single European Sky) hvor Norge er medlem gjennom EØS-avtalen, er norsk flysikringstjeneste underlagt de samme reglene som ytere av flysikringstjenester innenfor EU-området. EU-forordningene 549/2004 – Rammeverkforordningen, 550/2004 – Tjenesteyterforordningen og 551/2004 – Luftromsforordningen, er gjort gjeldende i norsk rett og Avinor ble sertifisert og utpekt til å være tjenesteleverandør av flysikringstjenester i norsk luftrom og ved norske flyplasser i 2007.

Et sentralt element i programmet om et felles-europeisk luftrom er etableringen av funksjonelle luftromsblokker. En funksjonell luftromsblokk skal være drevet av operative behov, sikre mest mulig effektiv utnyttelse av det samlede luftrommet, muliggjøre smidig og effektiv koordinering mellom enheter av lufttrafikk-tjenesten og være uavhengig av nasjonale grenser.

##### *Status*

Avinor har sammen med flysikringsleverandørene i Sverige (LFV), Danmark (Naviair), Finland (Finavia), Estland (EANS), Island (Isavia) og Irland (IAA) etablert en nordeuropeisk samarbeids-

allianse, North European ANS Providers (NEAP). Disse flysikringsleverandørene har i løpet av høsten 2007 og 2008 utviklet en foreløpig gjennomførbarhetsanalyse (Pre-feasibility report) for en funksjonell luftromsblokk som omfatter statenes luftrom. Irland er foreløpig unntatt fra denne delen av samarbeidet da de allerede har etablert en funksjonell luftromsblokk i samarbeid med den britiske flysikringsleverandøren NATS.

Arbeidet med den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokken (NEFAB) forventes å bli intensivert i 2009 ved at vi innenfor NEAP etablerer et prosjekt for gjennomføring av en fullskala gjennomførbarhetsanalyse som vil innebære gjennomgang av trafikkstrømmer, luftrom og sektorisering, økonomiske og finansielle forhold, regulatoriske og andre juridiske forhold samt menneskelige ressurser.

Prosjektet er nå i ferd med å vurdere om og eventuelt hvordan prosessen kan forseres slik at en FAB kan formaliseres på et langt tidligere tidspunkt enn først planlagt. Saken skal diskuteres i NEAP i november på flysikringsdirektørenes møte i Helsinki. Vi vil orientere departementet så snart resultatet av dette er klart.

##### *Målsettinger og strategi*

Avinors målsetting med deltakelse i arbeidet med en felles Nord-europeisk luftromsblokk er å hente ut fremtidige synergieffekter med sikte på å oppnå reduksjon av både driftskostnader og behovet for fremtidige investeringer. Selskapet anser at en slik strategi etter hvert kan bidra til lavere priser til virksomhetens kunder og således bidra til å styrke norsk luftfarts konkurransevne. Reduserte driftskostnader søkes oppnådd gjennom bedre operativt samarbeid på tvers av landegrensene gjennom revisjon av sektorgrenser og fordeling av oppgaver mellom enheter. Det anses også mulig å oppnå gevinster i forhold til støttefunksjoner som utdanning og trening, kunngjøringstjeneste, produksjon av regelverk og operative prosedyrer og tekniske anskaffelser. Gjennom en samordning av infrastruktur- og investeringsplaner anses



det også som mulig å redusere behovet for fremtidige investeringer noe som blir av økonomisk betydning når fremtidig teknologi skal anskaffes og nye operative konsepter for lufttrafikkledelse som utvikles innenfor SESAR og som skal innføres i perioden mellom 2013 og 2020.

Avinors strategi for å nå disse målsettingene er en aktiv deltakelse i samarbeidet innenfor NEAP-alliansen med fokus på mulighetene for å hente ut gevinster for kundene på et tidlig tidspunkt. Samtidig vil selskapet også fokusere mer langsiktig på muligheten for eventuelle strukturelle endringer i tidsrommet etter 2013.

Forholdet mellom arbeidet med etablering av en Nord-europeisk FAB og prosessene i SESAR er viktig. Resultater fra SESAR-prosjektene forventes å få innvirkning på NEFAB-prosessen etter hvert og allerede i arbeidet med gjennomførbarhetsprosjektet, vil prosjektet ta hensyn til nødvendig infrastruktur og teknologi for å nå ATM Capability Level og ATM Service Level 1 innen 2013 i samsvar med SESAR ATM Master Plan. Deretter vil resultatene fra de ulike prosjektene i SESAR få innvirkning på valg av operative konsepter og teknologi i videreutviklingen av NEFAB frem mot 2020.

#### *Myndighetenes rolle*

I den fasen arbeidet nå går inn i, er det svært viktig at sivile og militære myndigheter i de landene som omfattes av FAB-initiativet involveres og at de nødvendige formelle prosesser knyttet til konstitusjonelle, regulatoriske, politiske og finansielle forhold identifiseres og håndteres. Det vil her være behov for samarbeid og koordinering mellom de 6 landenes myndigheter – både på departements- og tilsynsnivå. FAB-etableringen omfatter også militære brukere og dermed forsvarsinteresser. I Norge er Forsvarsdepartementet og Luftoperativt Inspektorat (LOI) involvert og det bør vurderes om det er behov for kontakt også på militært nivå i de respektive landene. Solid forankring hos sivile og militære myndigheter er i den foreliggende gjennomførbarhetsanalysen vurdert som et kritisk punkt i forhold til den planlagte tidsplanen om en etablering av en Nord-europeisk FAB innen utløpet av 2012.

Det er grunn til å fremheve at vi fra Avinors side er svært fornøyd med de initiativ som er tatt fra Luftfartstilsynets og Samferselsdepartementets side i denne sammenheng. Vi mener det er avgjørende at man nå på myndighetssiden innefor de 6 landene etablerer samarbeidsfora som sikrer

den nødvendige koordinering av de tiltak som myndighetene må iverksette for å virkeliggjøre NEFAB.

#### *Økonomiske og ressursmessige konsekvenser*

Det er beregnet et behov for ca. 17 årsverk inn i gjennomførbarhetsprosjektet med oppstart oktober 2008 og ferdigstilling i juni 2010. I dette ligger således en forventning om minst to årsverk fra Avinor. Kostnadene er estimert til ca. 4,2 millioner euro. I henhold til NEAPs finansielle fordelingsnøkkel, skal Avinor dekke 26 % av dette fra oktober 2008–juni 2010.

Det vises i denne sammenheng til konsernets § 10-plan hvor vi har synliggjort behovet for endrede rammebetingelser. En rekke svært viktige prosjekter ligger utenfor de rammer som er angitt i langsiktig investeringsplan og FAB og SESAR er prosesser innefor Flysikringsdivisjonens ansvarsområde som berøres sterkt. Det er i den forbindelse viktig å understreke at dette er prosesser Avinor er involvert i som følge av Norges forpliktelser iht. EØS-avtalen og medlemskapet i Single European Sky.

## **2 Avinors engasjement i SESAR Joint Undertaking (SJU)**

### *Bakgrunn*

Single European Sky ATM Research (SESAR) Programme er teknologi-pillaren i Single European Sky. Gjennom SESAR skal en ny generasjon av Air Traffic Management (ATM) system i Europa utvikles. Dette er ansett som helt nødvendig for å kunne håndtere den forventede trafikkøkningen fram mot år 2020. Masterplanen, SESARs overordnede styringsdokument, ble utviklet under definisjonsfasen.

SESAR er nå inne i utviklingsfasen under ledelse av SESAR Joint Undertaking (SJU). I denne fasen fra 2008–13 skal de konseptene som er beskrevet i Masterplanen videreutvikles. Utviklingsarbeidet er rettet både mot tekniske og operative konsepter (luftromsutforming, prosedyrer etc).

### *Avinors engasjement*

Avinor er engasjert i SESAR gjennom samarbeidet i NEAP. I tillegg til de 7 NEAP-medlemmene har også Østerrikes Austro Control (ACG) sluttet seg til alliansen. Det svenske luftfartsverket (LFV) representerer NEAP/ACG i prosessen og vi arbeider nå med å utforme et felles tilbud til

SJU. Innenfor NEAP/ACG -alliansen vil Avinor tilby sine bidrag inn mot ulike arbeidsområder og konkrete prosjekter. NEAP/ACG søker medlemskap i SJU og vil trolig etablere et konsortium for å sikre en organisatorisk modell som er akseptabel for SJU. Tiden vil vise om en annen organisasjonsmodell er mer hensiktsmessig. LfV vil representere NEAP/ACG i SJU.

Motivasjonen for å delta i SESAR JU er tuftet på et ønske om å kunne påvirke utviklingen av nye tekniske og operative driftskonsepter for å nå målene i Single European Sky. Dette er også avgjørende for Avinors konkurransekraft i et fremtidig konkurranseutsatt marked.

#### *Økonomiske og ressursmessige konsekvenser*

SESAR finansieres av EU-kommisjonen, Eurocontrol og medlemmene med et samlet budsjett for de åtte første årene på 2.1 milliarder euro. Deltakelsen i SESAR JU forutsetter i utgangspunktet en innbetaling av et kontantbeløp på minimum 10 millioner euro fra hvert medlem i SESAR JU. Beløpet er forutsatt å dekke den administrative driften av SESAR JU i de årene selskapet skal bestå. Fra SESAR JUs administrasjon foreslås det nå at alle medlemmer bidrar med et beløp på inntil 5 % av beregnet verdi på det enkelte medlems netto tilbud på arbeidspakker og delprosjekter. Beløpet kan enten dekkes kontant eller ved at det trekkes en tilsvarende prosentsats fra SESAR JUs finansieringsbidrag til de samme arbeidspakker og delprosjekter.

Avinors deltakelse i SESAR-prosjekter er ressurskrevende. Vi har valgt å bidra inn i prosjekter på enkelte prioriterte områder hvor vi har spesiell kompetanse eller som anses strategisk viktig for Avinor og NEAP/ACG. Deltakelsen i enkelte prosjekter vil på sikt kunne erstatte tiltak vi ser for oss å måtte prioritere i årene fremover – om enn på et noe senere tidspunkt. Ved å delta aktivt kan vi sikre at de langsiktige investeringer som gjøres her hjemme er i samsvar med den teknologiutvikling og harmoniserte implementering EU legger opp til innenfor Single European Sky og som Norge er forpliktet til å følge opp gjennom EØS-avtalen. Samtidig har vi en reell mulighet for å påvirke utviklingen gjennom å lede eller bidra i konkrete prosjekter hvor Avinor besitter høy kompetanse og tilgjengelig infrastruktur.

Avinors deltagelse i SESAR JU vil utvilsomt medføre økte kostnader. Vi vil trolig gå inn med mellom 7 og 10 årsverk. Foreløpig er det besluttet å erstatte 4 årsverk med nye stillinger i løpet av 2009. Det vil også være aktuelt å bruke konsulentbistand inn i enkelte SESAR-prosjekter. Øvrige ressurser hentes fra driftsorganisasjonen. Det er vanskelig å angi konkrete kostnadstall på nåværende tidspunkt da man fortsatt diskuterer ulike finansieringsmodeller innenfor SESAR JU, primært grunnet et enormt overbud. Frist for endelig tilbud er nå satt til 10. november 2008 og det er først når vårt tilbud er ferdig forhandlet og godkjent av SESAR JU at vi vet størrelsen på NEAPs samlede bidrag. Dette er selvfølgelig en lite tilfredsstillende situasjon for tilbyderne, men vi forventer en løsning i løpet av oktober slik at vi kan foreta mer konkrete beregninger.

Dersom Avinors kostnader ved å delta i SESAR JU de neste åtte årene skal dekkes over Flysikringsdivisjonens budsjett, vil dette føre til en økning av kostbasen for underveisavgiften. Flyselskapene har tidligere uttalt at de anser disse investeringene som en infrastrukturell samfunnsoppgave som bør finansieres på andre måter enn å øke avgiftene/prisene til brukerne før de kan dra nytte av dem. Selv om investeringene må ses i sammenheng med framtidige innsparinger gjennom de mål som er satt for Single European Sky, er flyselskapenes økonomiske situasjon ytterligere forverret i dagens svært vanskelige situasjon og vi ønsker ikke å bidra ytterligere til dette. Avinor kan derfor tenke seg at det utredes nærmere om alternative finansieringsformer. Det vises i den forbindelse til det som er sagt ovenfor vedrørende § 10-planen og Avinors oppfølging av de forpliktelser Norge har iht. EØS-avtalen og medlemskapet i Single European Sky.

Vi håper departementet kan dra nytte av våre vurderinger knyttet til etableringen av NEFAB og vårt engasjement i SESAR i arbeidet med eiermeldingen. Dersom det er behov for ytterligere presiseringer, ber vi om at det tas direkte kontakt med Trine Lysne, sjef strategi, kunder og internasjonalt samarbeid i Flysikringsdivisjonen.

Med vennlig hilsen

Sverre Quale  
Administrerende direktør

**Vedlegg 4****Brev frå Avinor til Samferdselsdepartementet av 15.12.2008****Finansiell prognose 2008–2013**

Vi henviser til møte med Samferdselsdepartementet 4. desember 2008 samt Samferdselsdepartementets brev 8. desember 2008 vedrørende finansiell prognose 2008–2013. Vi henviser også til våre brev 28. oktober og 27. november 2008 vedrørende finansiering av investeringer 2009–2013.

**1 Innledning**

Departementet ba i møtet 4. desember i år om utarbeidelse av et finansielt levedyktig scenario som også dekket tilleggsinvesteringer skissert i møte med Samferdselsministeren 14. oktober i år, jf. vårt brev av 28. oktober 2008, med en detaljert nedbrytning av sentrale hovedtall år for år frem til 2013. Med dagens makroøkonomiske usikkerhet og volatilitet er enhver prognose forbundet med stor usikkerhet. Vi har likevel etter departementets oppfordring utarbeidet et per dato beste estimat, og drøfter i det etterfølgende forutsetninger og rammebetingelser for å få dette til.

Departementet har også bedt oss svare ut en rekke alternativ (alternativ 1–8). Vi velger i dette brevet å gi en vurdering av Avinors økonomiske utvikling og konsekvensvurdere denne. I tråd med dette foreslår vi et sett med virkemidler knyttet til løsning av konsernets utvikling (alternativ 8). Effekten av annen virkemiddelbruk (alternativ 1–7) er redegjort for tidligere, jf. vårt brev av 27. november 2008.

**2 Vurdering av Avinors økonomi per desember 2008**

Ekstrem finanskrise i siste halvår 2008 og forestående resesjon ved inngangen til 2009 har medført at alle konsernets planer er under revurdering. I motsetning til vekstforutsetninger som lå til grunn for langsiktig investeringsplan 2009–2013 (august 2008) og Ernst & Youngs verdivurdering (september 2008), forventer vi nå en nedgang i flytrafikken i 2009.

Konsernet har hatt en netto negativ kontantstrøm siden 2006. Konsernets likviditetsbeholdning er redusert fra ca. 2,3 milliarder kroner ved inngangen til 2006 til tilnærmet null ved utløpet av 2008, jf. tabell 4.1 nedenfor.

For å møte driften i 2009, har vi etablert en trekkfasilitet på 2 milliarder kroner hos DnB NOR og Fokus Bank. Trekkfasiliteten vil dekke driften ut 2009. Vi må etablere ny finansiering fra 2010 og fremover.

Til tross for god utvikling i flytrafikken og gode rapporterte resultater, er konsernets kontantstrøm negativ på grunn av høyt investeringsbehov. Investeringsbehovet er forårsaket av nedkjørt infrastruktur, behov for ny kapasitet ved de større lufthavnene og nye krav til sikkerhet og miljø. I tillegg har konsernet i årene 2005–2008 betalt ca. 900 millioner kroner i utbytte til staten, samt betalt ca. 1700 millioner kroner i avdrag på statsgjeld.

Det må også nevnes at de operative kravene til driften av regionalnettet har medført en betydelig

Tabell 4.1 Kontantstrøm 2005A–2008P

MNOK	2005A	2006A	2007A	2008P	05A-08P
Kontantstrøm fra driften	1 575	1 698	1 713	2 200	7 186
Investeringer	(826)	(1 545)	(1 991)	(2 682)	(7 044)
Nedbetaling av gjeld	(431)	(435)	(436)	(436)	(1 737)
Utbytte	(152)	(26)	(325)	(397)	(899)
Annet	225	7	210	77	520
Netto kontantstrøm	391	(301)	(828)	(1 237)	(1 975)
Likviditetsbeholdning 31. desember	2 266	1 965	1 137	(100)	

kostnadsøkning for konsernet. For 2009 budsjetterer vi med driftskostnader inklusive avskrivninger i nivå 855 millioner kroner mens driftsinntektene utgjør ca. 160 millioner kroner. Underskuddet på driften er altså ca. 695 millioner kroner i 2009. I tillegg til dette, for å opprettholde teknisk/operative godkjenning, investeres det i oppgraderinger av sikkerhetsområder og lysanlegg og annet i nivå 325 millioner kroner i 2009 og i nivå 1600 millioner kroner for femårsperioden 2009–2013. I konsernets kontantstrøm trekker regionalnettet ut nær 1000 millioner kroner per år. I avsnitt syv nedenfor redegjøres det for regionalnettet i større detalj.

Avinors økonomi er preget av en omfattende og langsiktig infrastruktur som gir en meget høy andel faste kostnader som ikke varierer, eller er lett justerbare, til endringer i flytrafikken. Konsernet er derfor finansielt sårbart når flytrafikken og inntektsgrunnlaget går ned. Konsernet må innenfor aksjeloven og regnskapsloven tilpasse ambisjonsnivået innenfor finansielt forsvarlige rammer. Dette er et klart ansvar for både styre og administrasjon, og er også helt nødvendig hvis konsernet skal ha tillit i kapitalmarkedet.

Gitt ovennevnte, ser vi i dagens situasjon på muligheter for å redusere konsernets investeringer fremfor å øke dem. Tilpasninger i konsernets prosjekt og investeringsaktivitet gir raskere finansiell effekt enn for eksempel interne kostnadsreduksjonsprogrammer som krever omfattende interne forhandlingsprosesser, og som i beste fall har virkning på seks til tolv måneders sikt.

I forbindelse med budsjettet for 2009 har konsernet redusert sin investeringsaktivitet med 400 millioner kroner i forhold til opprinnelig plan for å tilpasse aktivitetsnivået til det som er finansielt gjennomførbart i 2009.

### 3 Kort Avinors simuleringsmodell

Avinor benytter en statistisk basert prognosemodell. Modellen har med seg 96 måneders historikk for flytrafikk, økonomi og makroøkonomiske variable som BNP, KPI, lønnsvekst med mer. Modellen er utviklet ved å se på statistisk signifikante sammenhenger og korrelasjoner i historiske data, og gjør oss i stand å gi anslag på Avinors økonomiske utvikling i en 15-års periode gitt ulike baner for den makroøkonomiske utviklingen. Selv om det ikke gis makroøkonomiske prognoser så langt frem, følger vi aktivt med i hva toneangivende eksterne miljøer sier om utviklingen på ett til tre års sikt.

For å øke modellens presisjon, er konsernet ved hjelp av clusteranalyse brutt ned i resultatheter som har sammenfallende statistiske karakteristika.

Følgende fire clustere benyttes:

- Oslo lufthavn
- Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavner
- Bodø og Tromsø lufthavner samt alle de mellomstore lufthavnene
- Regionale lufthavner

Kostnadene i modellen styres ved antagelser om vekst i månedssverk og lønn i fremtiden, samt vekst i ADK (andre driftskostnader) i form av volum og pris (KPI).

### 4 Forutsetninger 2009–2013

Tabell 4.2 nedenfor gjengir eksternt gitte hovedforutsetninger for finansiell prognose 2009–2013.

#### BNP og flytrafikk

Flytrafikken er tett korrelert med BNP fastlandsnorge. I vår analyse legger vi til grunn ca. 5 pro-

Tabell 4.2 Modellforutsetninger 2009–2013 Avinor konsern

	2009	2010	2011	2012	2013
BNP fastlandsnorge	(a)	1,00 %	2,90 %	5,00 %	6,00 %
Prisendring flybillettpriser	1,00 %	0,85 %	1,05 %	1,25 %	1,25 %
Passasjervekst	-5,00 %	0,50 %	2,90 %	5,70 %	7,40 %
KPI	2,00 %	1,70 %	2,10 %	2,50 %	2,50 %
Vekst luftfartsavgifter (b)	2,00 %	1,70 %	2,10 %	2,50 %	2,50 %
Lønnsvekst	3,00 %	4,00 %	3,70 %	4,00 %	4,00 %
Driftskostnadsvekst	12,40 %	6,00 %	7,90 %	7,50 %	12,91 %
Utbytteprosent	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

(a) På grunn av finanskrisen, er modellen overstyrt for 2009 og det er lagt inn en 5 % pax reduksjon. Fra og med 2010 forventes normal korrelasjon mellom BNP og flyreiser.

(b) Security er økt noe mer enn dette, med 65 % av lønnsøkning og 35 % av KPI.



sent reduksjon i flytrafikken i 2009 sammenliknet med prognose 2008. Dette er et større nedtrekk enn det vi har benyttet i tidligere analyser. De makroøkonomiske prognosene har blitt nedjustert kontinuerlig denne høsten, sist aktualisert med SSBs oppdaterte prognose for norsk økonomi som ble offentliggjort 4. desember i år. Vi mener at det er nødvendig å legge til grunn realistiske forutsetninger for å komme opp med robuste finansielle løsninger.

Vi har lagt inn relativt høye veksttall i 2012 og 2013 for å simulere en rekyl etter pågående krise. Vi har sett dette etter tidligere kriser, men dette er selvfølgelig høyst usikre antagelser. Basert på ovenstående parametre får vi en gjennomsnittlig årlig pax-vekst i perioden 2009–2013 på 2,2 prosent. Dette er noe lavere enn historisk trendvekst og gjenspeiler en relativt pessimistisk økonomisk utvikling i perioden.

#### *KPI, lønnsvekst, billettpriser*

KPI og lønnsvekst er basert på basert på SSB frem til 2011 og er etter dette satt til historisk normale nivåer. Endring i billettpriser er satt til halvparten av KPI vekst. Historisk har flybillettprisene økt svakere enn KPI, og vi antar at en slik utvikling også vil gjelde fremover.

#### *Luftfartsavgiftene*

Overordnet vekst i luftfartsavgiftene er satt lik KPI. Dette er en endring i forhold til vurderingene sommeren 2008, jf. langsiktig investeringsplan og Ernst & Youngs verdivurdering, der det var forutsatt en overordnet årlig vekst i luftfartsavgiftene på 5,5 prosent. Gitt de finansielle utfordringene som luftfartsindustrien står overfor, mener vi at en justering av luftfartsavgiftene i tråd med KPI er forsvarlig. Det skal nevnes at flyselskapene mener at luftfartsavgiftene ikke kan økes så mye som KPI.

Avinor har ikke en modell/metodikk der vi kan måle etterspørselsvirkninger i markedet for flyreiser som en funksjon av endrede luftfartsavgifter/billettpriser. Det er likevel klart at det både ut i fra flyselskapenes evne og vilje til å sette flyseter i produksjon, og kundenes vilje til å etterspørre flyreiser, er en grense for hvor høyt luftfartsavgiftene kan settes. På grunn av Avinors faste kostnadsstruktur og finansielle sårbarhet for trafikkreduksjoner, er det i konsernets egeninteresse å sikre at markedet for flyreiser opprettholdes.

Utover en overordnet modellmessig forutsetning om fremtidige avgiftsøkninger, er det underliggende arbeidet med de årlige revisjonene av luftfartsavgiftene mer komplisert enn dette. Luftfartsavgiftene består av dels fritt satte avgifter (startavgift og passasjeravgift) og dels kostbaserte avgifter (underveisavgift og securityavgift). Som en funksjon av den underliggende kostnadsveksten innenfor flysikringstjenesten og innenfor security, er det de kostbaserte avgiftene som har økt de siste årene. I perioden 2005–2008 har gjennomsnittlig årlig vekst i underveisavgiften og securityavgiften vært henholdsvis 5,2 prosent og 11,2 prosent. Startavgiften er i samme periode redusert i gjennomsnitt med 2,7 prosent per år, passasjeravgiften innland er redusert med 2,3 prosent per år og passasjeravgift utland med 6,5 prosent per år. For å få til en moderat utvikling i luftfartsavgiftene i tråd med det som etterspørres fra flyselskapene, er det nødvendig at kostnadsveksten innenfor flysikringstjenesten og security reduseres.

Med virkning fra 26. juli 2008 overtok Avinor fra flyselskapene ansvaret for assistansetjenesten for personer med redusert mobilitet (PRM). Intensjonen bak dette er å gi publikum en ensartet kvalitetsstjeneste uavhengig av hvilket flyselskap man benytter. Vi estimerer at denne tjenesten koster konsernet ca. 45 millioner kroner i 2009 og hensikten var at denne merkostnaden skulle dekkes inn gjennom luftfartsavgiftene. Dette er ikke gjennomført i takstregulativet for 2009.

#### *Andre driftskostnader*

Utviklingen i andre driftskostnader er relatert til KPI-vekst og volumvekst. Kostnadsveksten i 2009 er spesielt høy på grunn av følgende hovedforhold:

- Økte securitykostnader (ny konkurranseutsatt kontrakt med virkning fra 2009 gir økning)
- Overtagelse av assistansetjeneste for personer med redusert mobilitet (PRM) fra flyselskapene
- Etterslep på reparasjon og vedlikehold (jevnt fordelt på alle lufthavneheter)
- Innleid bistand i forbindelse med høy prosjektaktivitet
- Kontingenter og gebyrer (Eurocontrol og Luftfartstilsynet)

Vår foreløpige antagelse er at fase 1 av terminal 2 ved Oslo Lufthavn Gardermoen skal settes i drift første halvår 2013. Vi får et skift i driftskostnadene dette året og det er tatt høyde for dette gjennom



denne høye vekstprosenten som vist i tabell 4.2 ovenfor.

### Utbytte

Prinsipielt bør det stilles krav til avinor som gir eier en rimelig finansiell avkastning på den risiko som tas og den kapital som er skutt inn. Dette stiller krav til administrasjonen om en fornuftig økonomisk drift av virksomheten, og er også helt nødvendig dersom virksomhetens reinvesteringsevne skal opprettholdes. Utbyttepolitikken er en del av eiers avkastningskrav og vi er derfor prinsipielt også for denne.

Sett fra en styringsmessig finansiell synsvinkel, medfører dagens oppsett med ikke-finansierede samfunnsoppgaver sammen med kommersielle aktiviteter at konsernets finansielle oppfølging blir krevende. En alternativ modell ville være å sørge for at alle samfunnsplagte (sektorpolitiske) oppgaver kostnadsbaseres og finansieres separat fra den finansielt bærekraftige virksomheten. Da ville man kunne underlegge den finansielt bærekraftige virksomheten normale avkastningskrav inklusive krav til årlig utbytte.

Grunnet Avinors estimerte kapitalbehov i planperioden har vi forutsatt null utbytte i perioden 2009–2013.

### Avdragsfrihet statslån

Behovet for avdragsfrihet på eksisterende statslån er overhengede på grunn av konsernets kapitalbehov. Det kan være vanskelig fremover å overbe-

vise det private kapitalmarkedet om lånebehov som blant annet skal anvendes til tilbakebetaling av lån til staten.

## 5 Trafikkutvikling 2009–2013

Antall passasjerer er korrelert med BNP fastlandsnorge og med ovennevnte prognoseforutsetninger er det forventet en økning i antall flypassasjerer fra ca. 39 millioner i 2008 til ca. 44 millioner i 2013. Som nevnt er det tatt høyde for fem prosent reduksjon i flytrafikken i 2009 og at 2008-nivået først er tatt igjen i 2012. I perioden 2012–2013 er det tatt høyde for en betydelig vekst lik mønstret som er observert ved tidligere kriser og nedgangstider i flytrafikken.

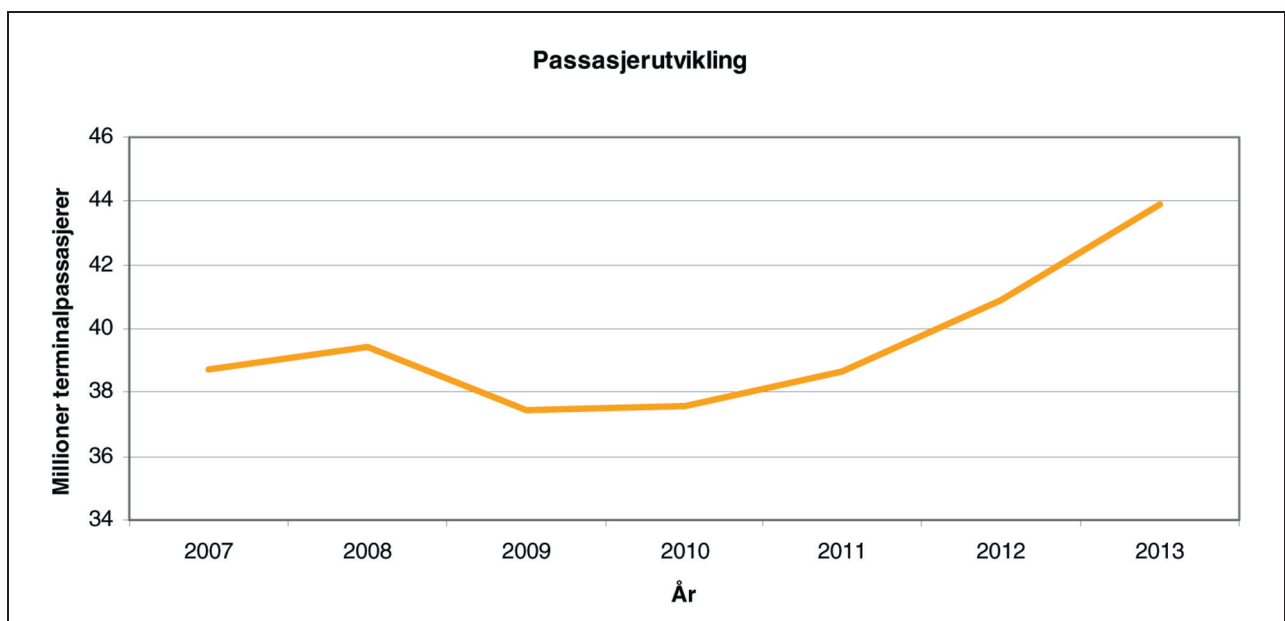
Det sier seg selv at denne type fremskrivninger er forbundet med usikkerhet og må monitoreres nøye for å se hvilken utviklingsbane trafikken tar.

## 6 Investeringsbehov 2009–2013

Avinor har i tidligere sammenhenger, senest i brev 6. august i år, redegjort for premisene for langsiktig investeringsplan 2009–2013 som beløper seg til 13,4 milliarder kroner. Planen ble i store trekk bekreftet som finansiell gjennomførbar i Ernst & Youngs verdivurdering i september 2008.

En rekke premisendringer har skjedd siden august/september 2008:

- Finanskrisen og forestående resesjon har medført lavere vekstforutsetninger for flytrafikken de nærmeste to til tre årene.



Figur 4.1 Forventet passasjerutvikling

- Som en følge av flyselskapenes finansielle utfordringer, er økningene i luftfartsavgiftene redusert i forhold til opprinnelig plan.
- Samferdselsdepartementet har bedt om at sentrale investeringsprosjekter som ikke lå inne i opprinnelig investeringsplan revurderes. Dette gjelder utbygginger ved Trondheim lufthavn, Værnes, Kristiansand lufthavn, Kjevik, Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen samt Kontrollsentral Sør.
- Uavklarte spørsmål vedrørende omlegging av veier som en konsekvens av forskrift om utforming av store lufthavner (BSL E 3.2) har medført økte investeringer.
- Basisinvesteringene er økt blant annet som en følge av kritisk rehabiliteringsbehov ved en rekke tårn på regionalnettet.
- Parkeringskapasiteten ved Stavanger lufthavn, Sola, er sprengt. En utvidelse er et bedriftsøkonomisk meget lønnsomt prosjekt.
- Det er fremdeles usikkerhet rundt fase 1 av OSL terminal 2. Prosjektet ligger inne med 4700 millioner kroner i gjeldende investerings-

plan mens et skjønnsmessig beste estimat nå er 6000 millioner kroner. Detaljprosjektering foregår frem mot et utbyggingsvedtak i midten av 2009.

Tabell 4.3 nedenfor gir en oppdatert oversikt over identifisert investeringsbehov 2009–2013.

Ovennevnte premissendringer strekker konsernets finansielle stilling langt utover hva som ble regnet som forsvarlig i august/september, og er ikke gjennomførbart uten endringer i konsernets finansielle rammebetingelser.

## 7 Nærmere om Divisjon Regionale Lufthavner

Resultatutviklingen i divisjon Regionale lufthavner bærer preg av økte krav knyttet til utforming og drift av lufthavnene, økte krav til kompetanse hos medarbeiderne og krav til securityutforming.

Tabell 4.4 nedenfor gjengir de viktigste prognoseforutsetningene for regionalnettet.

Tabell 4.3 Investeringsbehov 2009-2013 Avinor konsern

MNOK	2009P	2010P	2011P	2012P	2013P	09P-13P
Basisinvesteringer (alle divisjoner)	614	620	650	683	717	3 284
Sikkerhetsområder og lysanlegg (P50)	424	463	493	465	136	1 981
Andre vedtatte investeringer (alle divisj.)	1 164	581	78	43	-	1 866
Sum basis/vedtatte investeringer	2 202	1 664	1 221	1 191	853	7 131
OSL Terminal 2, fase 1 (a)	203	1 597	1 600	1 600	1 000	6 000
OSL annet	33					33
Divisjon Store lufthavner	177	378	259	335	70	1 219
Divisjon Mellomstore lufthavner	15	50	-	75	75	215
Divisjon Regionale lufthavner	31	-	-	-	-	31
Divisjon Flysikring	1	-	-	-	-	1
Konsernstab	40	-	-	-	-	40
Sum nye strategiske investeringer	500	2 025	1 859	2 010	1 145	7 539
Trondheim lufthavn, Værnes	50	180	175	230	140	775
Kristiansand lufthavn, Kjevik	-	30	30	-	-	60
Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen	-	-	-	150	100	250
Kontrollsentral Sør	10	67	67	66		210
Oppgradering av AFIS tårn	-	61	58	58	60	237
Utvidelse av parkeringskapasitet Sola	60	100	-	-	-	160
Sum premissendringer	120	438	330	504	300	1 692
Sum investeringer	2 822	4 127	3 410	3 705	2 298	16 362

(a) Skjønnsmessig estimat. Detaljprosjektering vil skje i første halvår 2009.

Tabell 4.4 Modellforutsetninger Divisjon regionale Lufthavner 2009–2013. 2009 er basert på budsjettdata

	2009	2010	2011	2012	2013
Passasjervekst	-0,20 %	0,68 %	1,96 %	2,03 %	2,30 %
KPI	2,00 %	1,70 %	2,10 %	2,50 %	2,50 %
Lønnsvekst	3,00 %	4,00 %	3,70 %	4,00 %	4,00 %
Driftskostnadsvekst	29,20 %	2,38 %	4,06 %	4,53 %	4,53 %

Regionalnettet har hatt en ubetydelig passasjervekst de siste årene og det forventes en svak nedgang i 2009. Videre i planperioden er det lagt opp til en moderat vekst. Divisjonen har foretatt en betydelig oppbemanning som forventes å være stabil fremover. Det er ikke tatt høyde for eventuelle nye myndighetskrav som måtte få konsekvenser for bemanning eller andre driftskostnader. Divisjonen får en betydelig kostnadsvekst i 2009 blant annet som en følge av ny securitykontrakt.

Følgende resultatutvikling forventes for divisjonen: Divisjonens samlede driftsinntekter øker i gjennomsnitt med ca. 4 prosent per år som en følge av moderat trafikkvekst og en KPI-justering av luftfartsavgiftene. Det kan ikke forventes noe særlig potensiale for ytterligere inntektsvekst enn det som her er lagt til grunn.

Samlede driftskostnader øker i gjennomsnitt med ca. 6 prosent per år. Økte investeringer samt etablerte driftskonsepter inklusive security medfører økte kostnader til forvaltning, drift og vedlikehold av de regionale lufthavnene.

Divisjonen driftsresultat (EBIT) går fra minus 583 millioner kroner i 2008 til minus 831 millioner kroner i 2013. For god ordens skyld presiseres det

at dette er resultat etter avskrivninger, men før renter på investert kapital. Divisjonen besitter betydelige varige driftsmidler som også skal forrentes.

Tabell 4.6 nedenfor oppsummerer divisjonens investeringsbehov i planperioden. Kombinasjonen av løpende driftsunderskudd kombinert med bedriftsøkonomisk ulønnsomme investeringer medfører at divisjonen finansielt reduserer konsernets verdi.

Divisjonens kontantstrøm kan oppsummeres som følger, jf. tabell 4.7. Det er vår analyse at de store lufthavnene ikke vil ha tilstrekkelig finansiell kapasitet utover eget reinvesteringsbehov til å dekke løpende driftsunderskudd og kapitalbehov på de regionale lufthavnene. Offentlig kjøp er da det eneste virkemiddel som kan opprettholde konsernets finansielle verdi. Fravær av offentlig kjøp vil påvirke konsernets verdi negativt og vil få konsekvenser for konsernets regnskapsmessige egenkapital. Dette vil igjen få konsekvenser for konsernets evne til å reise nye lån i kapitalmarkedet.

For at konsernet skal opprettholde gjeldende ambisjonsnivå for drift og investeringer, legger vi til grunn at offentlige kjøp i perioden 2009–2013 minst bør tilsvare driftsunderskuddet (EBIT) på

Tabell 4.5 Resultatprognose 2008–2013 Divisjon Regionale Lufthavner

MNOK	2008P	2009P	2010P	2011P	2012P	2013P
Trafikkinntekter	84,8	88,9	91,0	94,7	99,0	103,5
Securityinntekter	33,8	37,7	39,5	41,7	44,2	46,9
Kommersielle inntekter	23,6	21,5	22,0	22,9	23,9	25,0
Øvrige driftsinntekter (a)	11,1	13,1	13,3	13,5	13,8	14,1
Sum driftsinntekter	153,3	161,2	165,8	172,8	180,9	189,5
Lønn og personalkostnader	(334,6)	(346,1)	(359,9)	(373,3)	(388,2)	(403,7)
Andre driftskostnader (a)	(339,7)	(422,2)	(434,9)	(451,9)	(471,4)	(491,8)
Sum driftskostnader	(674,3)	(768,3)	(794,8)	(825,2)	(859,6)	(895,5)
EBITDA	(521,0)	(607,1)	(629,0)	(652,4)	(678,7)	(706,0)
Avskrivninger	(71,8)	(86,9)	(113,0)	(129,1)	(111,2)	(125,2)
EBIT	(592,8)	(694,0)	(742,0)	(781,5)	(789,9)	(831,2)

(a) Inklusive konserninterne tjenester.

Tabell 4.6 Investeringsbehov 2009–2013 Divisjon Regionale Lufthavner

MNOK	2009P	2010P	2011P	2012P	2013P	09P-13P
Basisinvesteringer	79	95	95	95	95	459
CSRA	18	-	-	-	-	18
SCAT 1	25	23	18	12	-	78
Sikkerhetsområder og lysanlegg	203	203	155	175	42	778
AFIS tårn	-	61	58	58	60	237
Sum investeringer	325	382	326	340	197	1 570

regionalnettet. Selv dette vil ikke dekke fullt ut divisjonens kapitalbehov (kontantstrøm). For praktiske formål har vi i vår prognosemodell lagt til grunn et flatt beløp på 700 millioner kroner per år.

### 8 Finansiell utvikling 2009–2013

Tabell 4.8 nedenfor oppsummerer konsernets finansielle prognose frem til 2013.

Med ovennevnte resultatprognose er konsernets langsiktige gjeld beregnet til ca. 13 milliarder kroner i 2013:

Milliarder kroner:	
Lån per 31.12.2008	6,3
Kapitalbehov til drift og investeringer 2009–2013	3,2
Skatter	1,4
Renter	2,3
Antatt gjeld per 31.12.2013	13,2

Dette er betydelig høyere enn tidligere vedtektsfestede lånebeskrankning på 10,5 milliarder kroner. Gjeldsnivået i 2013 er så høyt at konsernets finansielle betjeningsevne må vurderes fortløpende. Med mindre vi får en vesentlig høyere trafikkøkning enn modellert, vil det være nødvendig med statlige kjøp også etter 2013 for å kunne betjene denne gjelden, alt annet like.

Vi har forutsatt avdragsfrihet på statslån i femårsperioden. Den viktigste årsaken til det er den nåværende vanskelige situasjon i kredittmarkedet, selv for økonomisk solide bedrifter. Avinor vil selv med avdragsfrihet måtte øke sin gjeld i det

private markedet betydelig de kommende årene. Låneopptak i det private kapitalmarkedet vil utgjøre ca. 7 milliarder kroner i perioden.

Avdragsfrihet på Avinors statslån reduserer behovet for privatfinansiering tilsvarende avdragene, og bedrer trolig muligheten for å få finansiert det skisserte investeringsprogram i markedet. Det er dog ingen garanti for at dette er tilstrekkelig med mindre kredittmarkedet forbedres i forhold til dagens situasjon, selv om vi forutsetter utbyttefritak og offentlig kjøp. I den grad finansmarkedet forblir unormalt vil vi måtte ta opp med departementet statlige lån/garantier som alternativ.

Den vedtektsfestede beskrankningen om at konsernets egenkapital skal utgjøre minst 40 prosent av sum egenkapital og langsiktig rentebærende gjeld brytes ikke i løpet av perioden jf. figur 2 nedenfor. Dette forutsetter imidlertid at egenkapitalen ikke skrives ned i perioden jf. diskusjon i avsnitt ni nedenfor.

### 9 Regnskapsmessige konsekvenser

Med bakgrunn i regnskapsreglene foreligger det nedskrivningsplikt dersom det foreligger indikasjon på varig verdifall i konsernets eiendeler i forhold til bokført verdi. Med referanse til kommentarene til regionalnettet i punkt 7 ovenfor, vil kontinuerlige investeringer i bedriftsøkonomisk ulønnsomme prosjekter stadig øke driftsunderskuddene og negativt påvirke konsernets kontantstrøm. Dette vil ikke kunne kompenseres av tilsvarende vekst i positiv kontantstrøm fra de lønnsomme lufthavnene. Uten nøytraliserende tiltak

Tabell 4.7 Kontantstrøm 2009–2013 Divisjon Regionale Lufthavner (ikke hensyntatt skattemessige effekter).

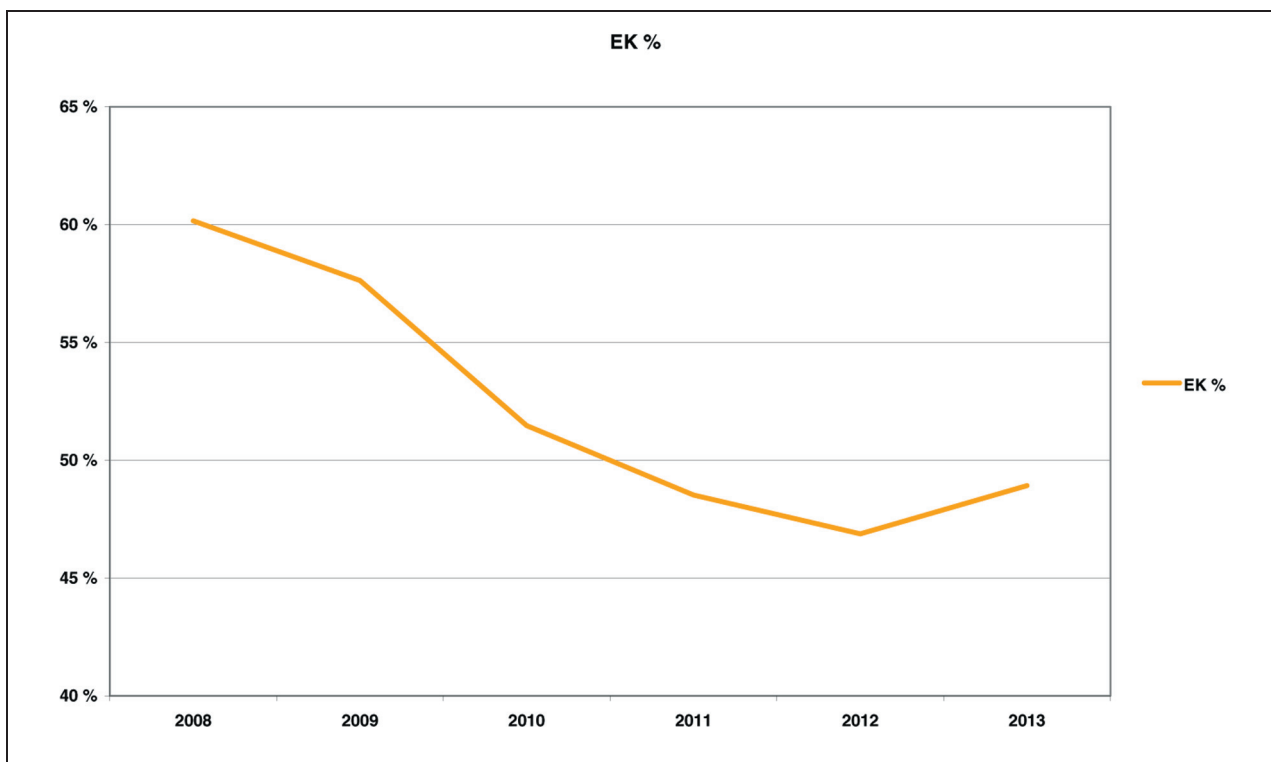
MNOK	2009P	2010P	2011P	2012P	2013P	09P-13P
EBITDA	(521)	(607)	(629)	(652)	(679)	(3 088)
Investeringer	(325)	(382)	(326)	(340)	(197)	(1 570)
Kontantstrøm	(846)	(989)	(955)	(992)	(876)	(4 658)

Tabell 4.8 Resultatprognose 2008–2013 Avinor konsern inklusive offentlige kjøp.

MNOK	2008P	2009P	2010P	2011P	2012P	2013P
Trafikkinntekter	3 198	3 017	3 158	3 324	3 576	3 889
Securityinntekter	981	989	1 026	1 088	1 190	1 322
Offentlig kjøp	-	700	700	700	700	700
Kommersielle inntekter	3 071	2 842	2 920	3 238	3 613	4 166
Øvrige driftsinntekter	68	65	65	65	65	65
Sum driftsinntekter	7 318	7 613	7 869	8 415	9 144	10 142
Lønn og personalkostnader	(2 444)	(2 672)	(2 801)	(2 935)	(3 103)	(3 308)
Andre driftskostnader	(2 308)	(2 601)	(2 757)	(2 974)	(3 197)	(3 578)
Sum driftskostnader	(4 752)	(5 273)	(5 558)	(5 909)	(6 300)	(6 886)
EBITDA	2 566	2 340	2 311	2 506	2 844	3 256
Avskrivninger	(1 025)	(1 258)	(1 371)	(1 517)	(1 174)	(1 303)
EBIT	1 541	1 082	940	989	1 670	1 953

som offentlig kjøp, vil dermed konsernet komme i fremtidige situasjoner der nedskrivning blir aktuelt. Konsernet kan unngå dette ved å strupe investeringene, men dette ville da gå utover de driftsoperative ambisjonene for regionalnettet. På bakgrunn av dette er det vår konklusjon at konsernets ikke kan opprettholde dagens driftsoperative ambisjonsnivå uten offentlig kjøp.

Når det gjelder spørsmålet om forskjellen mellom egenkapitalinnskudd og offentlig kjøp, vil egenkapitalinnskudd gi et øyeblikkelig løft i soliditet mens verdien av den underliggende driften og verdsettelsen av konsernet forblir uendret. Offentlig kjøp derimot påvirker konsernets varige kontantstrøm og har en effekt på konsernets verdurdering.



Figur 4.2 Utvikling av egenkapital (EK) for Avinor konsern.



## 10 Konklusjon

Vi har i denne analysen redegjort for konsernets økonomiske utvikling de nærmeste årene. Gitt de makroøkonomiske utsiktene slik de vurderes per i dag og ønsket ambisjonsnivå for konsernets drift og investeringer, har vi trukket opp et finansielt realisérbart scenario.

De finansielle rammebetingelsene som må legges til rette fra staten sin side er oppsummert som følger:

- a) Driften av regionalnettets er en samfunnsoppgave uten finansiell verdi for Avinor. For at konsernet skal kunne opprettholde ønsket ambisjonsnivå, må offentlige kjøp minst utgjøre driftsunderkuddet på regionalnettets. For perioden 2009 – 2013 utgjør dette i nivå 3800 millioner kroner eller 700 – 800 millioner kroner per år.
- b) Utbyttefritak i femårs perioden. Konsernet er i en periode med negativ kontantstrøm og et betydelig finansieringsbehov. I en slik situasjon er det ikke forsvarlig politikk å ta utbytte fra konsernet.
- c) Avdragsfrihet på statslånene i femårs perioden. Ut i fra samme situasjonsbeskrivelse som for utbytte, er avdragsfrihet en måte å redusere lånebehovet i det private kapitalmarkedet. Konsernet vil uansett måtte reise betydelige lånebeløp i private kapitalmarkedet i planperioden (indikativt 7000 millioner kroner).

Ovennevnte er en tiltakspakke som etter vår oppfatning er realistisk og holdbar over tid. Som nevnt innledningsvis har vi tidligere kvittert ut spørsmål om innskudd av ny egenkapital m.v. Problemet med dette er at dette ikke gir noen varig finansiell løsning på regionalnettets kontinuerlige kapitalbehov.

Avinor vil avslutningsvis understreke usikkerheten knyttet til den perioden vi nå går inn i. Konsernet har finansiert sin virksomhet ut 2009. Finansiering gjennom ytterligere lån i privatmarkedet vil i en normalsituasjon være gjennomførbart. Om finansmarkedet ikke skulle normaliseres vil det kunne være aktuelt på et senere tidspunkt å anmode om lån eller statlige garantier for å kunne finansiere den videre virksomhet. Det må vi eventuelt komme tilbake til.

Med hilsen

Petter Johannessen  
Konserndirektør  
Økonomi/Finans

Kopi: Inge K. Hansen  
Styreleder  
Sverre Quale  
Konsernsjef

---

---

Offentlege institusjonar kan tinge fleire eksemplar frå:  
Servicesenteret for departementa  
Post - og distribusjon  
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no  
Faks: 22 24 27 86

Opplysningar om abonnement, laussal og pris får ein hjå:  
Akademika AS  
Avdeling for offentlege publikasjonar  
Postboks 84 Blindern, 0314 OSLO  
E-post: offpubl@akademika.no  
Telefon: 22 18 81 00  
Faks: 22 18 81 01  
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen er også tilgjengeleg på  
[www.regjeringa.no](http://www.regjeringa.no)

Omslagsillustrasjon: © Kristin Berg Johnsen

Trykk: 07 Gruppen AS – 07/2009

