

## easyJet og miljøet

Det er easyJet's målsætning at sikre, at de eksisterende foretagender forløber så effektivt som muligt, både i luften og på landjorden, og at stræbe efter at finde nye metoder til at minimere den miljømæssige påvirkning i fremtiden. Nedenfor er det nærmere beskrevet hvordan easyJet vil overvåge og styre den miljømæssige påvirkning.

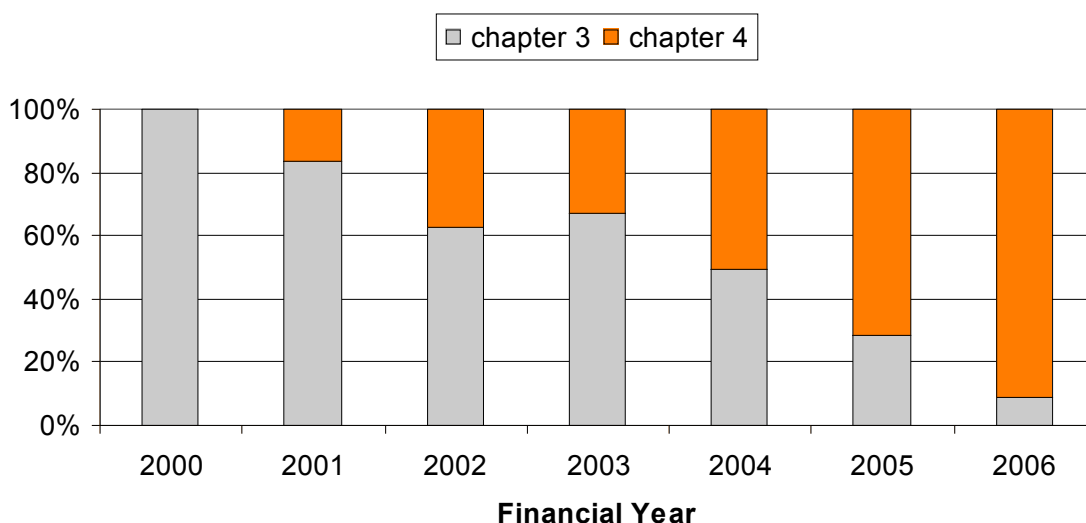
easyJet's miljøpåvirkning omfatter følgende:

- Drivhusgasudledning: Kuldioxid (CO<sub>2</sub>), vanddampe, nitrogenmonoxid og nitrogendioxid (tilsammen NO<sub>x</sub>), deraf noget i stor højde
- Partikeludledning: sulfatpartiker (dannet fra svovloxider) og sod, deraf noget i stor højde
- Affald: kemikalier forbrugt under vedligeholdelse af fly, affald ombord og kontoraffald
- Støj

### Støj

Fra september 2006 har alle fly i easyJet's flåde overholdt de seneste internationale støjstandarder, også kendt som "Kapitel 3". Udover dette har 91% af easyJet's flåde fra september 2006 også overholdt de endnu strengere standarder, kendt som "Kapitel 4".

### % of easyJet fleet conforming to international noise standards



### Udledning og affald

Et gram (g) CO<sub>2</sub> udledt fra et fly har den samme effekt på klimaet som et gram CO<sub>2</sub> udledt fra jordoverfladen. Den videnskabelige forståelse af virkningen af CO<sub>2</sub>-udledning er særdeles avanceret. Flytrafikens miljøpåvirkning, som ikke stammer fra CO<sub>2</sub>, kan ikke karakteriseres tilstrækkeligt med Kyoto Global Warming Potential metri (GWP). Ifølge den første specialrapport om flytrafik fra 'the Intergovernmental Panel on Climate Change' (IPCC) forstår man ikke den påvirkning, der ikke stammer fra CO<sub>2</sub>, så godt, "da der stadig er mange videnskabelige usikkerheder". For eksempel kan NO<sub>x</sub>-udledning i stor højde både have en opvarmende og en nedkølede effekt.

IPCC anså at den bedste måleenhed for de kombinerede effekter af udledning af drivhusgas (GHG), partikeludledning og dannelse af kondensskyer fra luftfarten for at være 'radiative forcing'. Ifølge IPCC er den bedste vurdering (fra 1992) af 'radiative forcing' fra fly på 0,05Wm<sup>-2</sup>, eller cirka 3,5% af den totale 'radiative forcing' fra alle antropogene aktiviteter<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> IPCC specialrapport 'Aviation and the global atmosphere' 1999

IPCC vil igen rapportere om luftfarten i 2007, men nyere vurderinger (fra 2000) tyder på, at 'radiative forcing' fra den globale luftfart er på samme niveau som tilbage i 1992<sup>2</sup>.

Ifølge 'Stern Review on the Economics of Climate Change' udgør luftfartens CO<sub>2</sub>-udledning på nuværende tidspunkt 0,7 Gt CO<sub>2</sub> (1,6% af de globale GHG-udledninger). Ifølge 'business as usual' prognoser vil CO<sub>2</sub>-udledningerne fra luftfarten i år 2050 udgøre 2,5% af de globale GHG-udledninger. Hvis flytrafikkens påvirkninger, som ikke stammer fra CO<sub>2</sub>, tages med i beregningerne, vil dette tal imidlertid stige til omkring 5% af den totale opvarmningseffekt (radiative forcing) i år 2050<sup>3</sup>.

Det er easyJet's opgave at flyve passagerer til de europæiske byer. easyJet transporterer ikke cargo. Derfor er de mest relevante metoder til måling af den miljømæssige effektivitet med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning for easyJet: gram pr. passagerkilometer og kilogram pr. passagerfly. **I 2006 producerede easyJet en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning på 95,7g pr. passagerkilometer og 91,8 kg pr. passagerfly.**

Alle aspekter af easyJet's forretningsmodel er designede med henblik på sikkerhed og effektivitet. Dette fokus på effektivitet minimerer easyJet's og luftfartsindustriens miljømæssige indvirkning. Fra den første færd tilbage i 1995 har udviklingen af easyJet's netværk fokuseret på at erstatte servicefunktioner på markeder, som var domineret af ineffektive, tidligere statsejede flyselskaber, med et mere effektivt produkt. Via de lave priser stimuleres efterspørgslen, når easyJet går ind på et nyt marked: easyJet's medbragte effektivitet kan i absolutte termer betyde en overordnet reduktion af udledningerne.

easyJet's udvikling af netværker har de følgende egenskaber:

- **80% af easyJet's nuværende og fremtidige kapacitet bruges på etablerede markeder;** easyJet har som mål at vokse i disse markeder, men satser på at erstatte allerede eksisterende, mindre effektive serviceordninger undervejs.
- easyJet konkurrerer også med tog og vejtransport på nogle strækninger; men der er kun to ruter (London til Newcastle og London til Paris), hvor togtransporten fra bymidte til bymidte er på mindre end 4 timer. Disse ruter udgjorde mindre end 2% af easyJets' passagerantal i 2006. I begge tilfælde tjener easyJet et formål, som ikke nødvendigvis er at rejse fra bymidte til bymidte.

Der er ikke nogen accepteret standard for et flyselskabs miljømæssige effektivitet. Uden en sådan måleenhed har easyJet derfor sat sig det mål at blive det førende effektive og ansvarlige flyselskab på de miljømæssige områder. easyJet har oprettet et miljøkodeks, som stiler efter at overvåge fremskridtene mod dette mål. Miljøkodekset er centreret omkring tre løfter:

- 1) easyJet stiler mod effektivitet i luften
- 2) easyJet stiler mod effektivitet på landjorden
- 3) easyJet har som mål at føre an på vej mod dannelsen af en grønnere fremtid for luftfarten.

## **easyJets's miljøkodeks**

### **1. easyJet stiler mod effektivitet i luften**

#### **A. Investering i den nyeste teknologi**

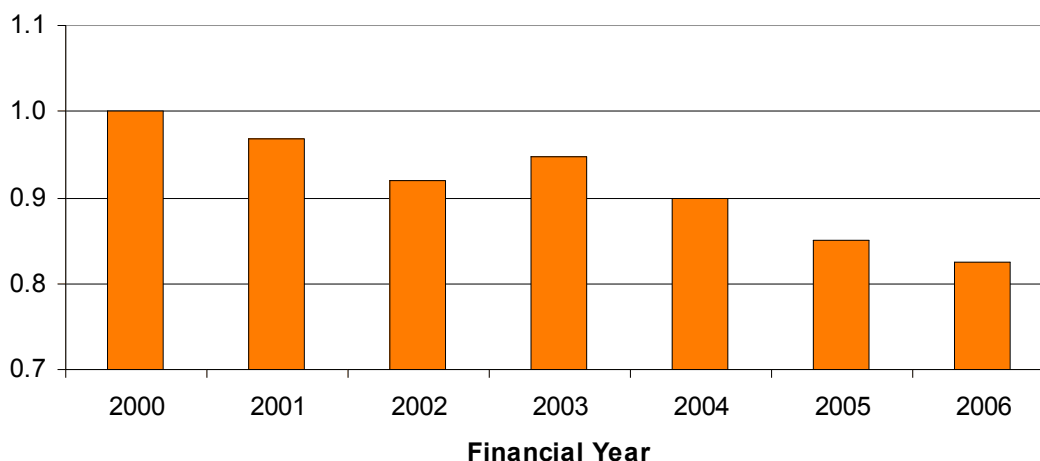
Det er easyJet's politik at øge flåden med de nyeste højteknologiske fly og samtidig pensionere ældre fly i løbet af syv til ti år efter levering. Fly med den nyeste teknologi udnytter brændstof mere effektivt end ældre modeller. Den 30. september 2006 var easyJet's flåde i gennemsnit 2,2 år gammel, hvilket udgør en reduktion på 0,8 år sammenlignet med september 2005.

<sup>2</sup> Ingenta Connect Aviation radiative forcing in 2000: An update on IPCC (1999) [Meteorologische Zeitschrift](#), Volume 14, Number 4, August 2005, pp. 555-561(7)

<sup>3</sup> Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

Siden finansåret 2000 er easyJet's udledning af CO<sub>2</sub> pr. passagerkilometer blevet reduceret med 18%.

### easyJet CO<sub>2</sub> emissions / passenger Km (2000 = 1)



#### **B. Effektiv brug af fly**

Vores standardfly er Airbus A319.

Den typiske sædekonfiguration i en Airbus A319 er 124 sæder (kilde: Airbus). Vores 'no-frills' service gør det muligt at reducere plads og vægt til galley, toiletter og bagage i flyet. Vores Airbus A319 flyver med 156 sæder.

**Alle vores Airbus A319-fly har 26% flere sæder end hvad der er normen.**

Vores enkle automatiserede prissystem gør os i stand til at sælge markant flere sæder end et typisk europæisk flyselskab. Vores gennemsnitlige load factor (procent af solgte sæder) i 2006 var 84,8%; den gennemsnitlige load factor for et europæisk flyselskab var 68,3%<sup>4</sup>. easyJet sælger gennemsnitligt 132 sæder pr. fly, mens et typisk europæisk flyselskab sælger 84 sæder pr. fly.

**Alle vores Airbus A319-fly kan potentielt transportere 57% flere passagerer pr. fly end den europæiske norm.**

Med et konservativt overslag og under forudsætning af ingen cargo-transport (plus samme tilladte bagagevægt) vil vægten af de ekstra passagerer med easyJet ifølge denne beregning kræve 23% mere brændstof for den samme strækning end fly med 84 passagerer.

**easyJet vurderer, at et typisk europæisk flyselskab, som benytter Airbus A319-fly, forbruger 27% mere brændstof pr. passager end easyJet.**

#### **C. Direkte 'point to point' flyvninger, ingen forbindelser**

Konventionelle flyselskaber opererer med netværk, som er baseret på et 'hub and spoke'-system (knudepunkt og forgreninger). I disse netværk vil de fleste passagerer tage to fly for at nå frem til deres bestemmelsessted, med forbindelse gennem en hub. easyJet flyver altid direkte, eller 'point to point', og tilbyder ikke nogle forbindelser. En direkte service mellem to punkter producerer mindre udledning end to flyvninger via en hub.

**Eksempel:** easyJet tilbyder en direkte service fra Berlin til Madrid. Hvis en kunde vælger at flyve den samme strækning via Paris Orly, som er beliggende på den direkte flyrute, er det easyJet's vurdering, at denne rute resulterer i 19% større CO<sub>2</sub>-udledning end hvis kunden havde taget et direkte fly.

<sup>4</sup> Association of European Airlines (AEA) Årsresultater 2006

**Eksempel:** På en kortere strækning vil effekten af et flyskift i en lufthavn, der ikke ligger på den direkte rute, betyde et endnu større brændstofforbrug pr. passager. easyJet vurderer at en tur fra Berlin til Nice via Paris Orly vil forlænge den direkte rutelængde med 45% og øge CO<sub>2</sub>-udledningen med 57% pr. passagerrute.

En lille del af easyJet's kunder køber en kombination af flybilletter for at nå til deres bestemmelsessted, hvis der ikke eksisterer en direkte easyJet service. Hvis antallet af kunder oprappes på visse strækninger, vil easyJet forsøge at tilfredsstille efterspørgslen ved at gøre en aktiv indsats for at opstarte en direkte service.

**Eksempel:** I juli 2006 opstartede easyJet en direkte service mellem Malaga og Glasgow efter at have observeret, at vores kunder i stadig større grad valgte at flyve denne strækning via en af vores tre London-lufthavne. easyJet tror på at denne rute vil give vores passagerer en bedre, hurtigere service, at den vil reducere trængslen i London's lufthavne, og at brændstofforbruget pr. passagerrute vil reduceres.

#### **D. Undgå trængsel i luften**

easyJet foretrækker at undgå de største, mest overfyldte lufthavne. easyJet flyver ikke til London Heathrow eller til Frankfurt Main. easyJet's netværk er også meget forskelligt fra et konventionelt 'hub and spoke' transportsystem. easyJet har ingen hubs men placerer kapacitet i de lufthavne, hvor der er et lokalt behov – lufthavne tjener intet andet operationelt formål end at tillade passagerer at stige ombord og forlade et fly. easyJet har derfor 16 lokale besætninger og flybaser i fem lande.

**Eksempel:** I store centrale hubs som London Heathrow og Frankfurt er der en tendens til, at flyene skal vente længere i luften, og at der er længere taxi-tider til og fra start- og landingsbane. Nedenfor ses den gennemsnitlige tid, som hvert fly bruger i venteposition, antallet af fly som holdes tilbage og antallet af easyJet fly i hver af de fire største London-lufthavne fra januar til juni 2006:

London airport	Average Time Held (mins)	proportion of Aircraft Held	number of easyJet aircraft based	proportion of easyJet's fleet
Heathrow	4.4	54%	0	0%
Gatwick	1.06	19%	18	16%
Stansted	0.79	16%	13	11%
Luton	0.17	4%	17	15%

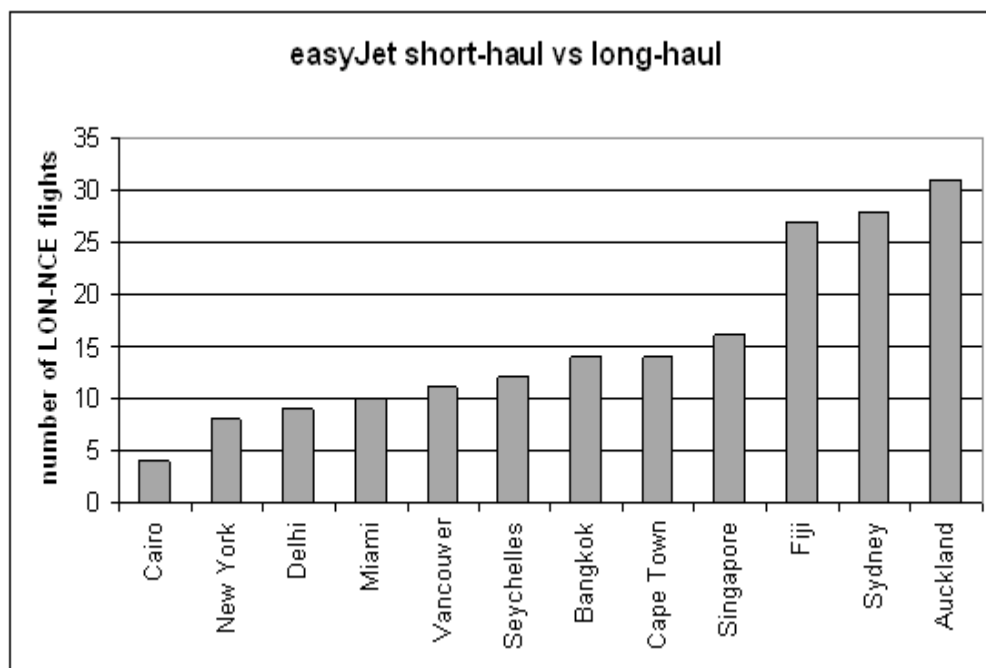
Kilde: NATS Operational Performance Report: juli 2006

#### **E. easyJet overvåger egen præstation i forhold til andre transportmuligheder**

##### *Sammenligning med flyvning på lange distancer*

Mange af easyJet's passagerer bruger easyJet til at flyve til specifikke bestemmelsessteder. En del af easyJet's passagerer har flere muligheder for valg af feriedestinationer. Når dette valg tages, er flyvelængden af væsentlig betydning for den totale udledning, der produceres pr. passager. easyJet's gennemsnitlige flyvestrækning i finansåret 2006 var 954 kilometer.

**Eksempel:** den nedenstående figur viser en typisk easyJet passagerrute (London til Nice, 1050 kilometer) i forhold til en række langdistancealternativer. Et typisk langdistancefly til Miami udleder ca. 10 gange mere pr. passager end en easyJet rute fra London til Nice. (kilde: climatecare.org).



Kilde: easyJet baseret på langdistancedata fra climatecare.org

#### Sammenligning med togdrift

I modsætning til luftfarten er der kun få data vedrørende alle omkostninger ved den miljømæssige påvirkning fra togdriften.

En sammenligning med togdrift bør indeholde en vurdering af de miljømæssige omkostninger af den infrastruktur, som anvendes til at tilbyde ydelsen, og ikke kun det marginelle energiforbrug for en enkelt togrejse. Den miljømæssige konsekvens af togdriftens infrastruktur er ikke klarlagt, men betydelig.

Ifølge 'the Association of Train Operating Companies'<sup>5</sup>, var de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger (dvs. de marginale påvirkninger, der kan henføres direkte til togdriften, i modsætning til den fulde påvirkning) for passagertog i Storbritannien 49 g pr. passagerkilometer i år 2004.

#### Sammenligning med biltrafik

'European Environment Agency' vurderer, at de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-udledninger fra det totale antal personbiler i EU15 var 164 g pr. kilometer i år 2003. Deres vurdering er baseret på et gennemsnit på 1,6 passagerer pr. bil. Dette er lig med 102,5 g CO<sub>2</sub> pr. passagerkilometer eller 7,1% mere end easyJet's gennemsnit.

EU's nøgleinstrument til reduktion af udledning fra personbiler er en frivillig forpligtelse til at reducere den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning for nye personbiler, som den europæiske, japanske og koreanske bilindustri er blevet enige om; der er fastsat et mål på 140 g pr. kilometer i år 2008 indenfor EU og i år 2009 for Japan og Korea<sup>6</sup>. EUs mål er at nå en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning på 120 g pr. kilometer for alle nye personbiler, der markedsføres indenfor Unionen i år 2010<sup>7</sup>.

Ifølge 'Stern Review'-rapporten udgør transportsektoren 14% af den globale udledning af drivhusgasser, tre fjerdedele af denne udledning kommer fra vejtransport, mens luftfarten udgør cirka en ottendedel, og skibstransport udgør resten<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> "Rail and the Environment", 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%20environment%22>

<sup>6</sup> EEA Report No 9/2006 Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2006, 27/10/06

<sup>7</sup> EEA Report No 3/2006 Transport and environment: facing a dilemma, TERM 2005: indicators tracking transport and environment in the European Union, 28/03/06

<sup>8</sup> Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

## **2. easyJet stiler mod effektivitet på landjorden**

### **A. kort ventetid på rampen - hurtige turnarounds**

easyJet's forretningsmodel er designet med henblik på at opnå en høj udnyttelse af flyene. Nøglen til dette er at minimere turnaround-tiden (målt som tiden mellem et flys ankomst ved gaten og push-back (udskubning) for afgang). Under et turnaround sikrer og forbereder besætningen flyet til den næste flyvning før boarding af passagerer og deres bagage. Denne proces involverer sikkerhedschecks, rengøring af flykabinen og i de fleste tilfælde opfyldning med brændstof.

Ved at operere til disse standarder, behøver easyJet færre gates, og mindre benyttelse af lufthavnens infrastruktur end luftfartsselskaber med fuld service, for at servicere det samme antal passagerer dagen igennem.

### **B. minimalt brug af udstyr på landjorden**

easyJet's politik er at benytte det mest effektive og enkle udstyr på landjorden for at sikre en hurtig turnaround-tid. Derfor foretrækker easyJet at undgå benyttelse af jetbroer, hvor det er muligt. easyJet forsøger også at undgå rulletrapper. Catering bliver normalt kun fyldt op i flyet 2 gange om dagen i overensstemmelse med konceptet 'no frills' flyselskab, hvilket yderligere reducerer aktiviteten på landjorden og de relaterede udledninger fra hver flyvning. easyJet's egen kabinebesætning rengør kabinen; et flyselskab med fuld service ville have behov for et separat rengøringshold ved hvert turnaround.

### **C. enkel lufthavnsinfrastruktur**

easyJet behøver kun en enkel lufthavnsinfrastruktur. Som et flyselskab med kortdistance 'point to point' flyvninger og én serviceklasse, uden tilbud om transport af cargo, har easyJet ikke behov for separate indtjekningsområder eller avancerede systemer til bagagehåndtering og faciliteter til passagertransfer mellem flyvninger.

Hvor det er muligt, samarbejder easyJet med lufthavnene for at tilpasse og udvikle/effektivisere eksisterende faciliteter for at minimere lufthavnsudgifterne og for at reducere de miljømæssige konsekvenser. easyJet er ved at lancere et online indtjekningsprodukt, som vil hjælpe til med at reducere behovet for en dyr lufthavnsinfrastruktur.

### **D. easyJet minimerer transport på landjorden**

easyJet foretrækker at bruge lokale lufthavne, der ligger bekvemt, og som har gode offentlige transportforbindelser. Under processen med at udvælge lufthavne vurderer easyJet hvor bekvem en lufthavn er med henblik på transportmulighederne til lands.

Ifølge de seneste befolkningsdata bor 200 millioner mennesker i Europa indenfor en lokal radius på 60 minutter fra en easyJet lufthavn. easyJet analyserer adresseoplysninger, som kunderne oplyser ved booking, og bruger dem til at konkludere, hvor langt en kunde rejser for at nå frem til afgangslufthavnen. Når det ser ud som om en specifik destination trækker kunder langvejs fra, vil easyJet aktivt forsøge at udbyde denne destination fra flere forskellige lufthavne.

**Eksempel:** Ifølge easyJet's 2006 sommertidsplan var halvdelen af de daglige afgang fra easyJet's tre London lufthavne (Gatwick, Luton og Stansted) til destinationer, som blev udbudt fra alle tre lufthavne, hvilket gav passagerer fra det sydøstlige England en mulighed for at rejse fra den lufthavn som var mest bekvem for dem, hvilket reducerer udledninger fra landtransport.

**Eksempel:** 5,4 millioner mennesker bor indenfor en radius på 30 miles (48,4 km) fra Stansted lufthavn ifølge befolkningsdata fra år 2002. På easyJet ruter, som tilbydes fra alle tre af easyJet's London lufthavne, har mellem 45% og 50% af passagererne typisk opgivet bopæl indenfor 30 miles (48,4 km) fra Stansted. Dette skal ses i modsætning til en andel så lav som 15% indenfor denne radius på ruter, som kun tilbydes fra en af easyJet's London lufthavne.

### **E. et minimum af affald**

easyJet's 'no frills' service er designet med henblik på at reducere alle former for affald.

### *Kontoraffald*

easyJet er et billetløst flyselskab, som også har en politik om at operere med næsten papirløse kontorer, hvor hovedparten af papirdokumenterne inklusive al post skannes ind i et dokumentstyringsystem. Alt papir bortskaffes via vores genbrugsprogram. Principielt dækker dette program papiraffald og blækpatroner fra printere. Papir som sendes til genbrug udgør 13% af vægten af alt affald, som dannes af aktiviteter på hovedkontoret.

### *Affald om bord*

Ved ikke at tilbyde gratis måltider eliminerer easyJet de måltider, som folk ikke ønsker. Samtidigt behøves der ingen forberedelse af den mad, som sælges om bord på flyet. Den lille mængde madaffald der genereres om bord på flyet, betyder på nuværende tidspunkt generelt at easyJet's affald om bord ikke er acceptabelt for genbrug. easyJet er ved at opstarte et program som indsamler papiraffald separat, så det kan sendes til genbrug i så mange lufthavne som muligt. Hvis dette lykkes, kan andet genbrugeligt affald måske også sorteres fra.

### *Kemikalier*

easyJet fører tæt kontrol med forbruget af væsker til afisning af fly. Hovedparten af de afisningsvæsker, som easyJet bruger, er fremstillet til at opfylde strenge miljøkrav (dvs. de indeholder ikke triazol), og regnes for at være ugiftige og let biologisk nedbrydelige. Overførsel og fragt af olier holdes på et så lavt niveau, som det er praktisk muligt. Opløsningsmidler og olier, som bruges til flyvedlighedsbeholdelse, bliver enten genbrugt eller behandlet via godkendte autoriserede operatører.

## **3. easyJet fører an på vej mod dannelsen af en grønnere fremtid**

### ***A. Formulerer de europæiske retningslinjer for udledningskvoter***

easyJet er formand for 'the European Low Fares Airlines Association' (ELFAA)'s miljøarbejdsgruppe og blev i kraft af den egenskab inviteret til at deltage i 'the European Commission's Aviation Working Group' for at gennemgå, hvorledes international luftfart kunne inkluderes i EU's 'Emissions Trading Scheme'(ETS). easyJet støtter en optagelse af luftfarten i EU's ETS, men ikke for enhver pris. Det er planen, at et lovgivende forslag skal publiceres af EU i slutningen af 2006. easyJet har arbejdet energisk for en plan som dækker det største kulstofområde, dvs. inkluderer ruter både indenfor Europa samt alle flyafgange og -ankomster, og som belønner flyselskaber, der er miljømæssigt effektive, og straffer dem, der ikke er det.

### ***B. Formulerer de europæiske retningslinjer for at gøre ATC mere effektivt***

Implementeringen af EU's 'Single European Sky' (SES) lovgivning er af grundlæggende betydning for at forbedre sikkerheden, reducere omkostningerne og forøge produktiviteten af Europas meget fragmenterede og ineffektive system for styring af lufttrafikken (Air Traffic Management - ATM). easyJet støtter aktivt leveringen af SES initiativer, specielt gennem involvering i ELFAA og ELFAA's deltagelse i SESAR programmet. SESAR er den operationelle del af SES, som foreslår nye tiltag for at reformere ATM strukturen i Europa.

### ***C. Aktiv dialog med flyfabrikanter for at få indflydelse på den næste generation af teknologi***

Med fremkomsten af ny flyteknologi, hvis anvendelse primært er rettet mod en ny generation af wide body langdistancefly, indgår easyJet i en aktiv dialog med både flyskrog- og motorfabrikanter med henblik på at anvende disse teknologier i en ny generation af kortdistancefly. Det forventes dog ikke på nuværende tidspunkt, at en ny generation af kortdistancefly vil komme på markedet før 2015.

## easyJet og medarbejderne

Som arbejdsgiver er det easyJet's mål at skabe et miljø, hvor easyJet regnes for at være en god arbejdsplads; hvor medarbejderne er stolte af virksomheden og der er motivation for individuelle præstationer; at levere fremragende præstationer til både interne og eksterne kunder og at reklamere for vores lavprismodel. Vores stræben efter at bedst understøttes af de fem søjler: sikkerhed, kunder, medarbejdere, operationel excellence og aktionærudbytte, sammen med vores kulturelle værdier.

### A. Lighed og forskellighed

easyJet har forpligtet sig til at være en arbejdsgiver, hvor alle har samme muligheder. Vores retningslinjer stiler mod at sikre at ingen jobansøger eller ansat får en mindre favorabel behandling på grund af alder, farve, trosretning, handicap, fuld- eller deltidsstatus, køn, ægteskabelig status, nationalitet eller etnisk baggrund, race, religion eller seksuel orientering.

Den 30. september 2006 var 4.859 personer ansat hos easyJet (2005: 4.152) som vist nedenfor:

Medarbejderplacering (inklusive udstationering)	Medarbejderalder				
	2006	2005			
Storbritannien	3.648	3.131	Under 20	288	147
Schweiz	364	506	21 – 30	2.133	1.833
Tyskland	387	355	31 – 40	1.543	1.360
Frankrig	167	158	41 – 50	693	612
Spanien	201	2	Over 50	202	200
Italien	92	-			
	4.859	4.152		4.859	4.152

Vores transeuropæiske vækst kan ses i vores multinationale medarbejderskare.

#### *Pensionsalder for piloter*

For at sikre, at den nye lovgivning mod aldersdiskriminering fra oktober 2006 overholdes, har easyJet hævet den normale pensionsalder for alle piloter til 65, som er den maksimalt tilladte aldersgrænse under det gældende regulatoriske system. Før dette var den obligatoriske pensionsalder for piloter 60 år. Nu kan alle piloter vælge, om de vil fortsætte med at flyve indtil de fylder 65.

### B. Træning & udvikling

easyJet har forpligtet sig til at sørge for træning af høj kvalitet for at støtte en sikker forretningsgang og den kulturelle og personlige udvikling af vores medarbejdere. I løbet af året åbnede easyJet Akademiet et 30.000 kvadratfod (2.790 kvadratmeter) stort anlæg med træningsfaciliteter, som vil hjælpe os med at nå disse målsætninger.

#### *easyJet Akademiet*

easyJet Akademiet har nu afsluttet det første succesrige år og haft besøg af ca. 5.000 piloter, kabinepersonale, medarbejdere fra kontaktcentre, ledelsen og administrationen, samt yderligere 3.500 personer fra vores rekrutterings- og evalueringscentre. Anlægget er et state-of-the-art træningscenter, hovedsageligt for flybesætninger, men med faciliteter til uddannelse træning af medarbejdere til telefonsalg og kundeservice på vores kontaktcenter. Den 30.000 kvadratfod (2.790 kvadratmeter) store bygning huser easyJet's rekrutterings- og træningsteams for flybesætninger, såvel som en ID-produktion, som fremstiller alle de ansattes ID-kort. Anlægget huser også en kabinesimulator og flyslides, som bruges til at træne kabinepersonale og piloter.

#### *Medarbejderintroduktion*

Som tillæg til vores allerede veletablerede og grundige introduktionstræning for flybesætninger, kan alle nye medarbejdere i easyJet's ledelse og administrative funktioner nu se frem til en grundig 3-måneders introduktion. easyJet ønsker at nye medarbejdere i organisationen finder sig til rette så hurtigt og effektivt som muligt, og har introduceret en ny procedure for at sikre, at det sker.

### **C. Medarbejderinformation og rådgivning**

Processen med at designe effektivitet på easyJet's nøgleforretningsområder strækker sig til en "flad" ledelsesstruktur med få organisatoriske lag mellem de operationelle teams og medarbejdere med kundeeksponering. easyJet har forpligtet sig til at forsyne medarbejderne med åben information og til at rådgive angående nøgleelementer. Sager, som vækker bekymring, kan bringes op i forskellige instanser gennem hele organisationen. easyJet's Forretningsforum formidler rådgivning på højt niveau mellem grupper af medarbejdere og etablerede fagforeninger.

easyJet er på god fod med dets Konsulentgruppe for lederskab og administration og etablerede fagforeninger, Amicus, BALPA og TGWU. easyJet har ikke haft tabte arbejdsdage på grund af strejkeaktivitet i løbet af året.

easyJet har også udviklet et nyt Kulturnetværk, som anerkender flyselskabets europæiske personlighed og medarbejderplacering. Dette Netværk giver alle en mulighed for at involvere sig i kommunikationssager og fremkomme med ideer til ledelsen. Formålet med Netværket er at støtte firmaets og medarbejdernes ambitioner, visioner og værdier.

easyJet har flere forskellige metoder til at holde medarbejdere informerede om både interne og eksterne nyheder. easyJet's intranet er den officielle portal til en bred vifte af firmainformation, som opdateres og emneudvides ofte. Dette er et gennemprøvet og resultatrigt kommunikationsmedium, og sager, der strækker sig fra den daglige operationelle præstation til planer på længere sigt, bliver slået op her.

Ved brug af intranettet er der adgang til både almindelige retningslinjer og procedurer, såsom Medarbejderhåndbogen, eller en af forretningsområdernes specifikke aktiviteter, for eksempel tekniske diskussioner vedrørende fly. Vores medarbejdere kan også offentliggøre deres syn på alle emner gennem de åbne diskussionsfora, som dækker teknik, ansættelse, omkostninger med mere; faktisk alt hvad medarbejderne ønsker at debattere.

Levering af rejser til vores kunder er en vigtig måleenhed for vores præstation. easyJet rapporterer slutresultatet af deres anstrengelser ved at publicere on-time resultater fra dagen før på intranettet ved enhver arbejdsdags begyndelse. Et bredt spektrum af korte nyheder både indenfor og udenfor branchen, meddelelser fra ledelsen og generelle sociale aktiviteter forefindes også. Som et forbindelsesled mellem ledelsen og enhver ansat i organisationen har ledelsen motiveret til en oprettelse af et månedligt on-line chat forum, som tiltrækker et stort publikum med livlige diskussioner.

Som et supplement til den generelle intranetinformation, publiceres der en række blade og nyhedsbreve. Det er f.eks. Plane Times, et elektronisk nyhedsbrev, som udgives hver tredje uge, med fokus på business development, kvartalsmagasinet Plane People med artikler omhandlende meget forskellige emner og som bliver sendt til hver af vores medarbejders bopæl. Individuelle forretningsområder producerer mere specialiserede publikationer, såsom The Stable Approach for piloter, Cabin Fever for kabinebesætninger og Crew Safety for det operationelle team.

#### *Spørgeskemaer om medarbejdernes meninger*

I maj 2006 lancerede easyJet et nyt årligt spørgeskema om medarbejdernes meninger – easyJet Pulse – for at opnå en fuld forståelse af medarbejdersager og for at måle fremskridt. Med bestyrelsens forpligtelse til at delagtiggøre resultaterne fra Pulse 'ligtorne og det hele' svarede 67% af easyJet's medarbejdere på Pulse (hvilket er højere end normalt for første spørgeskema, specielt indenfor flyindustrien) med en overordnet tilfredshedsscore på 68%. Med links til et 'engagement index' målte Pulse ikke kun tilfredshed, men også graden af motivering, stolthed, forpligtelse og støtte. En positiv nøgleoverskrift for easyJet var medarbejdernes store støtte af firmaet og den service der udbydes, mens der skal arbejdes på medarbejderengagement og kommunikation. Både på koncernniveau og på lokalt plan er der blevet skitseret arbejdsplaner overalt, og der er allerede sat mål for at forbedre respons og grad af tilfredshed i Pulse 2007.

#### *Ny medarbejderuniform*

En af de ting som det var vigtigt for vores uniformbærende medarbejdere at oplyse os om, var deres mening om vores nuværende uniform. På baggrund af deres feedback opstartede

funktionsleder Andrew Harrison 'Projekt Uniform', med det formål at give easyJet medarbejdere den uniform de ønsker uden ekstra omkostninger. Alle easyJet medarbejdere blev opfordret til at indsende deres design til deres drømmeuniform, og de tre bedste design blev slået op på intranettet, så man kunne vælge sine to favoritter. De to bedste design blev udvalgt, og de er begge sat i produktion, så besætningerne kan bestemme hvilken uniform de vil bære. easyJet forventer at besætningerne kan have deres nye uniformer i starten af 2007.

#### *Flight Plan 2007*

For at forbedre to-vejskommunikationen hos easyJet og vække medarbejdernes interesse for vores strategi for de næste tre år har vores ledelse lagt easyJet's 'Flight Plan' for år 2007 ud på netværket for hele organisationen. Gennem en række 'roadshows' til besætningsmedlemmer og supportfunktioner har easyJet's medarbejdere hørt alt om easyJet's præstationer sidste år, og hvad vi alle kan gøre for at nå vores mål for næste år og videre ud i fremtiden.

### **D. Medarbejderbelønning & anerkendelse**

#### *Planer for aktietildeling*

easyJet har igen tilbudt alle medarbejdere muligheden for at deltage i de populære planer for aktietildeling – easyJet Shares 4 Me – gennem vores Save As You Earn (SAYE) og Buy As You Earn (BAYE) planer. Planerne er blevet modtaget meget positivt med en deltagelse på 40% af kvalificerede medarbejdere i den ene eller begge planer. Planerne er godkendte af HM Revenue & Customs (HMRC) og tilbydes til alle medarbejdere på lønningslisten i Storbritannien.

Ifølge SAYE kan deltagere vælge at lægge £250 til side pr. måned gennem en tre-årig opsparingskontrakt. Firmaet tilbyder muligheden (option) for at købe aktier til en pris baseret på markedsværdien på tildelingstidspunktet. Ved slutningen af opsparingsperioden bliver der givet et skattefrit tillæg til opsparingen med en option til at købe aktier i en 6-måneders periode. Firmaet bevilligede tilskud under Sharesave planen i juni 2005 og i juni 2006, og optioner blev bevilligede med 20% rabat på markedsværdien ved tildeling. For medarbejdere som ikke er på lønningslisten i Storbritannien, er der blevet oprettet en international plan på lignende vilkår og betingelser, dog uden de skattefordele som kan opnås i Storbritannien.

BAYE er en share incentive plan, som er åben året rundt. Denne plan er åben for alle medarbejdere på lønningslisten i Storbritannien. Medarbejdere kan tilsidesætte en del af deres løn før skat op til et maksimum på £1.500 pr. år til opkøb af "partnership" aktier hos easyJet. For hver opkøbt aktie gennem denne "partnership" plan køber easyJet en "matching" aktie. Medarbejdere skal forblive ansatte hos easyJet i tre år fra opkøb af partnership aktier, for at kvalificere sig til matching aktier, og i fem år for at sikre en skattefri overførsel af aktier. Medarbejderen bibeholder rettighederne over både sine egne aktier og de matchede aktier, modtager dividender og har stemmeret på møder, når aktier er opkøbt. For medarbejdere, som ikke er på lønningslisten i Storbritannien, er der blevet oprettet en international plan på lignende vilkår og betingelser, dog uden de skattefordele, som kan opnås i Storbritannien.

#### *Gratis aktier*

Som en yderligere motivation til aktieejerskab har easyJet givet alle medarbejdere en engangstildeling af gratis easyJet aktier, som svarer til to ugers løn. Dette er også under den HMRC godkendte Share Incentive Plan. Medarbejdere, som ikke er lønnet i Storbritannien, er inkluderet i den internationale Share Incentive Plan.

easyJet Shares 4 Me har modtaget tre store priser fra industrien i år:

'Best New Share Plan' på ifsProShare Annual Awards 2005

'Most Effective All-Employee Share Plan Strategy Award' fra Employee Benefits magasinet

'Most Innovative Employee Share Plan' fra the Institute of Chartered Secretaries and Administrators Company Secretary Awards 2006

#### *Medarbejderrejser*

easyJet introducerede en forbedret tilskyndelse til at foretage medarbejderrejser for alle medarbejdere i april 2006. Uden at pålægge firmaet yderligere omkostninger har et

medarbejderteam fra easyJet implementeret et antal forbedringer til det allerede eksisterende system, hvilket betyder at medarbejdere kan okkupere et eller flere sæder i fly, som ellers ville være tomme. En del af udviklingsprogrammet var at udvide det antal personer, som kunne gøre brug af easyJet's faciliteter for medarbejderrejser. Hver medarbejder har nu tre andre navne på deres medarbejderrejsekonto plus medlemmer af husstanden under 21 år. Resultatet viste sig med en år-for-år forøgelse i brugen af medarbejderrejser på næsten 100%.

#### *'Go the Extra Mile' belønninger*

En af de vigtigste forskelle mellem easyJet og andre lavprisyflyselskaber er vores medarbejdere. Uanset hvor i firmaet vores medarbejdere er ansat, så arbejder de hårdt og giver alt hvad de kan. På baggrund af dette har easyJet introduceret en ny medarbejdermotivationsplan, som hedder 'GEM'-belønninger (Go the Extra Mile). Belønningerne er designede til at anerkende medarbejdere, som går udover hvad der retteligt kan forventes af dem i deres position. Der er fem slags GEM-belønninger, som anerkender forskellige områder af en medarbejders indsats, og disse matches med flere spændende belønninger. I år er 253 medarbejdere blevet anerkendt med GEMs, og fem er blevet belønnet med den højeste hædersbevisning, en diamant GEM.

#### **E. Helbred & sikkerhed**

Sikkerheden har førsteprioritet i virksomheden. easyJet stiler imod at tilbyde et sikkert og effektivt arbejdsmiljø for alle medarbejdere. Udover kontorpersonalet er de fleste medarbejdere flybesætninger. De har været en af grundpillerne til easyJet's succes og lægger meget arbejde i deres roller. easyJet fortsætter med at investere betydelige ressourcer, arbejde og penge i vagtskemaer og systemer. easyJet har forpligtet sig til at udvikle et Fatigue Risk Management System (FRMS), som er førende indenfor branchen, for deres piloter, som en integreret del af luftfartsselskabets sikkerhedshåndteringsproces. Formålet med programmet er at opdage alle træthedsrisici indenfor luftfartsselskabets operationer og håndtere dem på en passende måde.

#### **F. Velgørenhedsgaver**

Vores velgørenhedspolitik går ud på at opdage og sætte ressourcer ind på en enkelt velgørende sag om året. I år går velgørenheden til The Anthony Nolan Trust. For første gang blev velgørenheden valgt ved medarbejderafstemning.

easyJet har arbejdet sammen med The Anthony Nolan Trust for at hjælpe til med at promovere Trust'en, med aktiviteter som inkluderer indsamlinger om bord, en "klik og giv"-kampagne på vores website, medarbejder fund-raising, artikler i vores in-flight magasin og andre public relations aktiviteter. Den 30. september 2006 var der blevet indsamlet tæt ved £560.000, og Anthony Nolan Trust'en blev dækket af den europæiske presse, den regionale engelske presse og nationalt TV. easyJet donerede også £50.000 til the Anthony Nolan Trust.

Penge som blev indsamlet om bord blev også doneret til knoglemarvsregistre i Europa; tæt på £15.000 til det tyske register, DKMS, og over £5.000 til det italienske register IBMDR.

#### **G. Etik**

easyJet har forpligtet sig til at udvise den højeste standard af koncernopførsel fra dets ledere og medarbejdere. easyJet kræver, at alle medarbejdere udfører deres pligter effektivt og omhyggeligt, og at de altid udviser god opførsel overfor kunder og andre personer med høflighed og sømmelighed.

easyJet's tilvejebringelsesproces er under streng kontrol for at sikre at enhver handel foregår åbent og gennemskueligt, så enhver mistanke om interessekonflikter undgås. Specielt har easyJet klausuler i hver medarbejderkontrakt, som udstikker strenge retningslinjer for modtagelse af gaver eller gratialer.

#### *Gaver og gratialer*

Nogle easyJet medarbejdere modtager gaver fra diverse firmaer året igennem. Flyselskabet fører en streng politik, som forhindrer at nogle medarbejdere modtager gaver over en nominel værdi. Hver jul (og på andre tider af året, omend mindre ofte) afholder easyJet et medarbejderlotteri med alle de gaver der modtages. Alle medarbejdere i hele Europa er med i

lotteriet og tildeles et unikt referencenummer. Numrene udtrækkes derefter vilkårligt, og vinderne får tilsendt gaverne direkte til deres bolig omkring juletid.