

## easyJet und die Umwelt

Das Ziel von easyJet besteht darin sicherzustellen, dass das bestehende Geschäft sowohl in der Luft als auch am Boden so effizient wie möglich gestaltet wird und sich zu bemühen, Mittel zu finden, die Umweltfolgen für die Zukunft zu minimieren. Nachstehend finden Sie Einzelheiten dazu, wie easyJet ihren Einfluss auf die Umwelt zu steuern und zu bewältigen gedenkt.

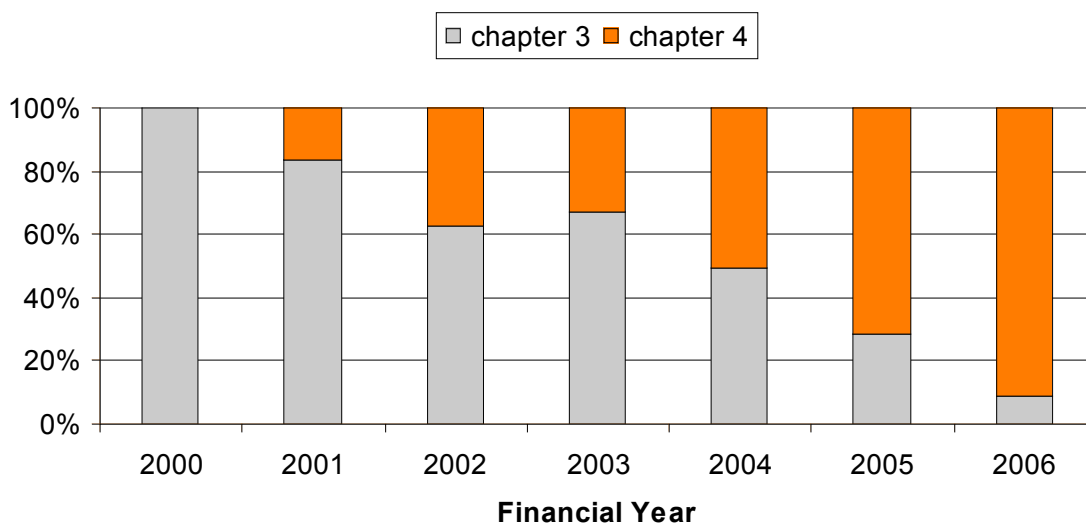
Die von easyJet verursachten Umwelteinflüsse beinhalten folgende Elemente:

- Treibhausgasemissionen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Wasserdampf, Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid (zusammen NO<sub>x</sub>), einige davon in der Höhe
- Feinstaubemissionen: Schwefelpartikel (bestehend aus Schwefeloxiden) und Ruß, einige davon in der Höhe
- Abfall: Chemikalien, die bei der Flugzeugwartung eingesetzt werden, Kabinen- und Büromüll
- Lärm

### Lärm

Im September 2006 entsprachen alle Maschinen der easyJet Lufflotte den neuesten, unter dem Namen "Kapitel 3" bekannten internationalen Lärmstandards. Darüber hinaus entsprachen im September 2006 91% der easyJet Lufflotte einem noch strengeren Standard, dem sogenannten "Kapitel 4".

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



### Emissionen und Müll

Ein Gramm (g) CO<sub>2</sub>, das von einem Flugzeug ausgestoßen wird, hat die gleiche Auswirkung auf das Klima wie 1g CO<sub>2</sub>, das von einer Quelle auf dem Boden stammt. Das wissenschaftliche Verständnis über die Auswirkungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen ist weit fortgeschritten. Die nicht CO<sub>2</sub>-bedingten Umwelteinflüsse von Flugzeugen werden vom Globalen Erwärmungspotential (GWP), der Bemessungsgrundlage des Kyoto-Abkommens schlecht charakterisiert. Dem ersten Bericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC) über die Luftfahrt zufolge, ist das Verständnis für die nicht CO<sub>2</sub>-bedingten Auswirkungen von Flugzeugen geringer, da in diesem Bereich "viele wissenschaftliche Unsicherheiten" bleiben. Beispielsweise haben die NO<sub>x</sub> Emissionen in der Höhe sowohl eine erwärmende als auch eine abkühlende Auswirkung.

Der IPCC kam zum Schluss, dass das Erwärmungspotential (RF) die beste Bemessungsgrundlage für die kombinierten Auswirkungen von Treibhausgasemissionen (GHG), Feinstaubemissionen und Kondensbildung aus der Luftfahrt bildet. Dem IPCC zufolge beträgt laut Schätzung (für 1992) das Erwärmungspotential eines Flugzeugs im Höchstfall 0,05Wm<sup>-2</sup> oder rund 3.5%, der gesamten anthropogenen Aktivitäten<sup>1</sup>. Der IPCC wird 2007 erneut einen Bericht zur Luftfahrt herausgeben; neueren Schätzungen zufolge (für 2000), weist das Erwärmungspotential der Luftfahrt insgesamt einen ähnlichen Anteil auf wie im Jahr 1992<sup>2</sup>.

Gemäß dem Stern-Bericht über die Wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels, machen die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Luftfahrt 0,7 Gt. CO<sub>2</sub> aus (1,6% der gesamten Treibhausgasemissionen). Im Jahr 2050 würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Luftfahrt unter der Voraussetzung eines "normalen Geschäftsgangs" 2,5% der gesamten Treibhausgasemissionen ausmachen. Berücksichtigt man jedoch auch die nicht CO<sub>2</sub>-bedingten Auswirkungen der Luftfahrt, käme man zum Ergebnis, dass die Luftfahrt im Jahr 2050<sup>3</sup> rund 5% am gesamten Erwärmungspotential (RF) ausmachen wird.

Das Geschäft von easyJet besteht darin, Passagiere nach europäischen Städten zu befördern. easyJet befördert keine Fracht. Daher sind nach Meinung von easyJet die nachfolgenden Bemessungsgrundlagen für die Messung der Umwelteffizienz in Sachen der CO<sub>2</sub>-Emissionen am besten geeignet: Gramm pro Passagierkilometer und Kilogramm pro Passagierflug. **Im Jahr 2006 verursachten easyJet Flüge einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 95,7 g pro Passagierkilometer und 91,8 kg pro Passagierflug.**

Die gesamten Aspekte des easyJet Geschäftsmodells sind um die Sicherheit und die Effizienz herum aufgebaut. Diese Konzentration auf die Effizienz minimiert den ökologischen Fußabdruck die von easyJet und der Luftfahrtindustrie. Seit dem Einzug auf dem Markt im Jahre 1995, konzentrierte sich die Netzwerkentwicklung von easyJet darauf, Dienstleistungen in Märkten, die von ehemaligen wenig effizienten staatlichen Fluggesellschaften dominiert wurden, durch ihr effizienteres Produkt zu ersetzen. easyJet belebt die Nachfrage mit ihren Spartarifen, wann immer die Firma in einem Markt Einzug hält: Die Effizienz, die easyJet einem Markt bringt, kann daher eine umfassende Reduzierung der Emissionen in absoluten Zahlen bedeuten.

Die easyJet Netzwerkentwicklung zeigt folgende Merkmale:

- **80% der derzeitigen und künftigen Kapazität von easyJet wird auf etablierten Märkten** eingesetzt. easyJet bemüht sich um den Ausbau dieser Märkte, versucht aber im Laufe der Zeit, vorhandene, weniger effiziente Dienstleistungen zu ersetzen.
- easyJet steht auf einigen ihrer Strecken mit dem Schienen- und Straßentransport in Konkurrenz; es gibt jedoch nur zwei Strecken (London-Newcastle und London-Paris), auf denen die Bahnfahrt von Stadtzentrum zu Stadtzentrum weniger als 4 Std. betragen würde. Diese Strecken machten an der Gesamtzahl der von easyJet im Jahr 2006 beförderten Passagiere weniger als 2% aus. In beiden Fällen konzentriert sich easyJet auf eine Nachfrage, die nicht unbedingt Reisen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum bedeutet.

Es gibt keinen verbindlichen Einzelmaßstab für die Umwelteffizienz einer Fluggesellschaft. Angesichts des Fehlens eines solchen Maßstabs hat easyJet sich selber zum Ziel gesetzt, unter den Fluggesellschaften Marktführer in Sachen Umwelteffizienz und Verantwortung für die Umwelt zu werden. easyJet hat eine Umweltcharta entwickelt, die zur Überwachung der Fortschritte hinsichtlich der Erreichung dieses Ziels eingesetzt werden soll. Die Umweltcharta konzentriert sich auf drei Versprechen:

- 1) easyJet ist um Leistungsfähigkeit in der Luft bemüht
- 2) easyJet ist um Leistungsfähigkeit am Boden bemüht

---

<sup>1</sup> Sonderbericht des IPCC 'Die Luftfahrt und die Atmosphäre insgesamt', 1999

<sup>2</sup> Ingenta Connect Aviation radiative forcing in 2000. Eine Überarbeitung zum IPCC (1999) [Meteorologische Zeitschrift](#), Band 14, Nr. 4, August 2005, Seite 555-561(7)

<sup>3</sup> Stern-Bericht über die Wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels, 30/10/06

- 3) easyJet will Wegbereiter bei der Gestaltung einer grüneren Zukunft für die Luftfahrt sein

## Die Umweltcharta von easyJet

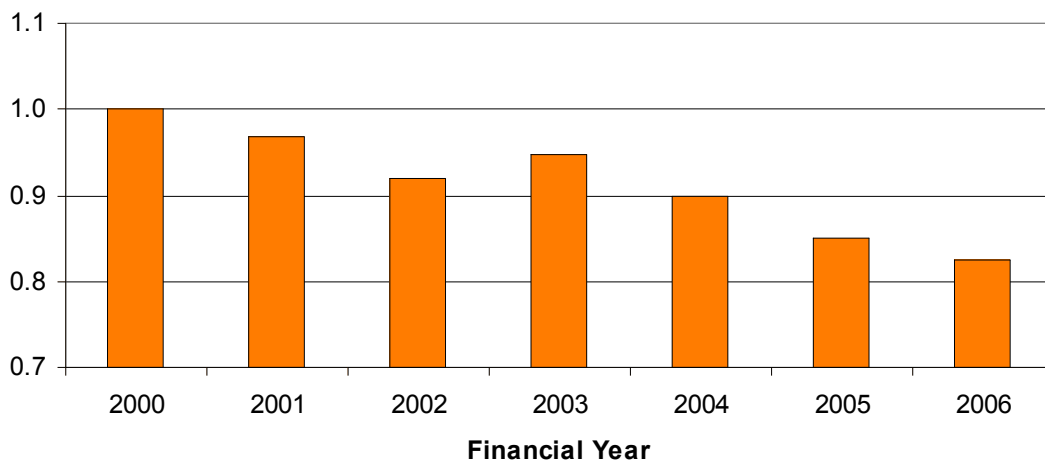
### 1. easyJet ist um Leistungsfähigkeit in der Luft bemüht

#### A. In die neueste Technologie investieren

Die Politik von easyJet zielt darauf, die Flotte mit Hilfe des Einsatzes von Flugzeugen mit der neuesten Technologie auszubauen, wobei ältere Maschinen in der Regel innerhalb von sieben bis zehn Jahren nach der Auslieferung ausgemustert werden. Die Flugzeuge mit neuer Technologie haben einen geringeren Treibstoffverbrauch als ältere Modelle. Zum 30. September 2006 betrug das Durchschnittsalter der easyJet Flotte 2,2 Jahre, was einer Verringerung um 0,8 Jahre seit September 2005 entspricht.

**Seit dem Geschäftsjahr 2000 sank der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Passagierkilometer bei easyJet um 18%.**

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



#### B. Effiziente Flugzeugnutzung

Unser Standardflugzeug ist der Airbus A319.

Die typische Kabinenkonfiguration sieht bei einem Airbus A319 124 Sitzplätze (Quelle: Airbus) vor. Unser auf das Notwendige begrenzter Service erlaubt uns, Raum und Gewicht für die Bordküche, Toiletten und Lagerraum einzusparen. Unsere Flugzeuge vom Typ A319 sind mit 156 Sitzplätzen ausgestattet.

**Alle unsere Maschinen vom Typ Airbus A319 enthalten 26% mehr Sitzplätze, als die Norm vorsieht.**

Unser einfaches automatisiertes Preisfeststellungssystem erlaubt uns, bedeutend mehr Sitzplätze zu verkaufen, als eine herkömmliche europäische Fluggesellschaft. Unser durchschnittlicher Auslastungsgrad (Prozentsatz verkaufter Sitzplätze) lag im Jahr 2006 bei 84,8%; der durchschnittliche Auslastungsgrad bei europäischen Fluggesellschaften lag im Jahr 2005 bei 68,3%<sup>4</sup>. easyJet verkauft im Durchschnitt 132 Sitzplätze pro Flug, während eine herkömmliche europäische Fluggesellschaft 84 Sitzplätze pro Flug verkaufen würde.

**Alle unsere Maschinen vom Typ Airbus A319 könnten 57% mehr Passagiere befördern, als die europäische Norm vorsieht.**

<sup>4</sup> Verband Europäischer Fluggesellschaften - VEF, Jahresabschluss 2006

Bei einer konservativen Schätzung und ausgehend von der Annahme, dass keine Fracht befördert wird (außer zuzüglich des entsprechenden Freigepäcks) würde das Gewicht der zusätzlichen Passagiere, die von easyJet befördert werden bei dieser Berechnung zusätzlich 23% mehr Treibstoff für die gleiche Flugstreckenlänge erfordern, als bei Transporteuren, die mit 84 Passagieren fliegen.

**easyJet schätzt, dass die herkömmlichen europäischen Luftfahrtgesellschaften, die den Airbus A319 betreiben, im Vergleich zum Unternehmen 27% mehr Treibstoff pro Passagier brauchen würden.**

### ***C. Direktflüge von 'Punkt-zu-Punkt', keine Anschlussverbindungen***

Herkömmliche Fluggesellschaften betreiben Netzwerke die auf einem 'Drehkreuz-System' beruhen. In diesen Netzwerken wird die Mehrheit der Passagiere zwei Flüge mit Anschluss am Verkehrsknotenpunkt zur Erreichung ihres Ziels benutzen. easyJet fliegt immer direkt oder im 'Punkt-zu-Punkt'-Verfahren und bietet keine Anschlussdienstleistungen an. Bei einer direkten Verbindung zwischen zwei Punkten entstehen weniger Emissionen als bei zwei Flügen über einen Verkehrsknotenpunkt.

**Beispiel:** easyJet bietet eine Direktverbindung von Berlin nach Madrid an. Wenn ein Kunde dieselbe Flugstrecke über das auf der Strecke des Direktflugs liegende Paris Orly zurücklegt, wird diese Streckenkombination nach den Schätzungen von easyJet einen um 19% höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zur Folge haben, als wenn der Kunde den Direktflug benutzt hätte.

**Beispiel:** bei einer kürzeren Strecke erhöht die Tatsache des Umsteigens an einem Flughafen abseits der direkten Strecke den Treibstoffverbrauch pro Passagierreise in erheblichem Maße. easyJet schätzt, dass eine Reise von Berlin nach Nizza über Paris Orly im Vergleich zur direkten Strecke um 45% länger wäre und die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier um 57% erhöhen würde.

Ein geringer Anteil von easyJet Kunden kauft zum Erreichen ihres Endziels Flugkombinationen für die Strecken, auf denen easyJet keine Direktverbindung anbietet. Wenn die Zahl der Kunden auf gewissen Streckenkombinationen steigt, wird easyJet sich aktiv bemühen, dort Direktflüge anzubieten, um dieser Nachfrage zu entsprechen.

**Beispiel:** Im Juli 2006 eröffnete easyJet eine Direktverbindung von Glasgow nach Malaga, nachdem der Trend bei den Kunden, die diese Strecke über einen von unseren drei Londoner Flughäfen wählten, stetig nach oben zeigte. easyJet ist der Meinung, dass dieser Flug unseren Passagieren einen besseren, schnelleren Service verschafft, aber auch die Überlastung an den Londoner Flughäfen und den Treibstoffverbrauch pro Passagierreise verringert.

### ***D. Überlastete Lufträume meiden***

easyJet meidet vorzugsweise die größten, am meisten überlasteten Verkehrsknotenpunkt-Flughäfen. easyJet fliegt weder London Heathrow noch Frankfurt a. M. an. Man beachte, dass das Netzwerk von easyJet sich sehr stark von dem eines herkömmlichen 'Hub-and-Spoke-Transporteurs' unterscheidet. easyJet hat keine Verkehrsknotenpunkte und setzt stattdessen die Kapazität an den Flughäfen ein, an denen die örtliche Nachfrage vorhanden ist - Flughäfen dienen keinem anderen Betriebszweck als demjenigen, den Passagieren das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. easyJet unterhält daher 16 örtliche Personal- und Flugzeughäfen in fünf Ländern.

**Beispiel:** Große zentrale Verkehrsknotenpunkte wie London Heathrow und Frankfurt a. M. neigen dazu, von den Flugzeugen längere Warteschleifen und Rollzeiten zu und von der Piste zu verlangen. Nachstehend finden Sie die durchschnittliche Zeit, die jede Maschine in einer Warteschleife verbringt, den Anteil wartender Flugzeuge plus dem Anteil der easyJet Flüge an jedem der vier großen Londoner Flughäfen in der Zeit von Januar-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%

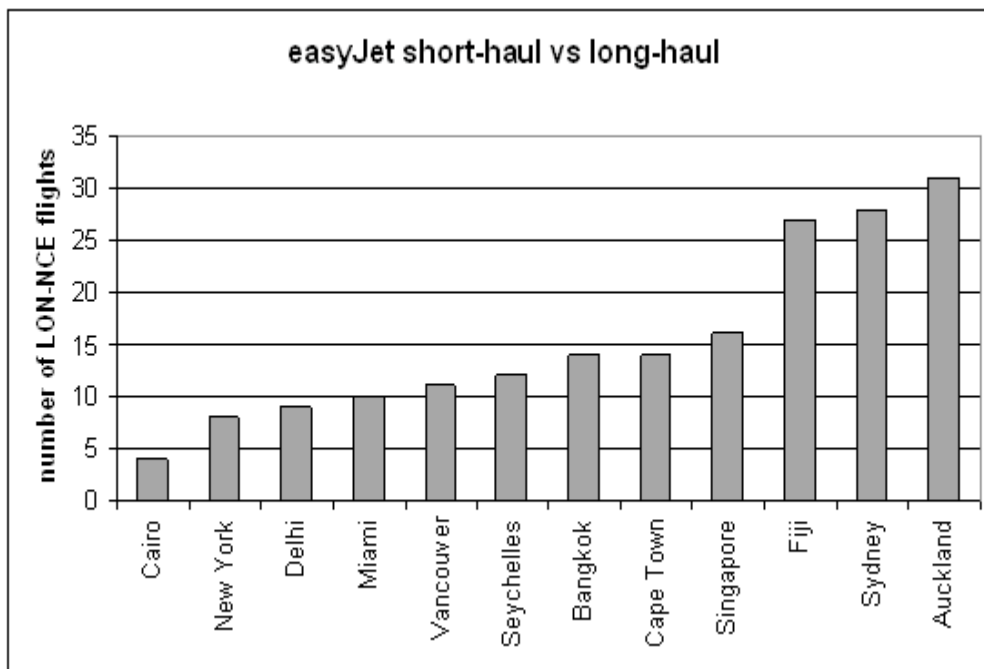
Quelle: NATS Betriebsleistungsbericht Juli 2006

### **easyJet überwacht ihre Leistung im Vergleich zu anderen Transportmöglichkeiten**

#### *Vergleich zu Langstreckenflügen*

Zahlreiche easyJet Passagiere nutzen easyJet, um zu spezifischen Zielorten zu fliegen. Ein Teil der easyJet Passagiere wählt so das Urlaubsziel. Auf Grund dieser Wahl ist vor allem die Länge der Flugstrecke der ausschlaggebende Faktor für den gesamten Schadstoffausstoß, der pro Passagier entsteht. Im Geschäftsjahr 2006 betrug die durchschnittliche Länge der Flugstrecke bei easyJet 954 Kilometer.

**Beispiel:** Die nachstehende Tabelle zeigt eine typische easyJet Passagierreise (London-Nizza, 1050 km) im Vergleich zu einer Reihe von Langstreckenalternativen. Ein typischer Langstreckenflug nach Miami würde rund zehnmal mehr Emissionen pro Passagier verursachen, als ein easyJet Flug von London nach Nizza. (Quelle: climatecare.org).



Quelle: easyJet auf der Basis der Daten für Langstreckenflüge von climatecare.org

#### *Vergleich zum Schienentransport*

Im Vergleich zur Luftfahrt sind vollständig bezifferte Daten über die Umwelteinflüsse von Bahnfahrten spärlich gesät.

Der Vergleich mit Bahnfahrten sollte außer dem reinen marginalen Energiebedarf für eine einfache Bahnfahrt zumindest irgendeine Einschätzung der Umweltkosten der Infrastruktur beinhalten, die zur Stellung der Dienstleistung genutzt wird. Die Umweltkosten der Bahninfrastruktur sind unklar, aber erheblich.

Laut Aussage der Vereinigung Bahnbetreibergesellschaften<sup>5</sup> lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen (d. h. direkt zuzuschreibende marginale Auswirkung im Gegensatz zur vollen Auswirkung) in GB pro Passagierfahrt im Jahr 2004 bei 94 g pro Passagier.

<sup>5</sup> "Bahn und Umwelt", 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%environment%22>

### *Vergleich zum Straßentransport*

Die Europäische Umweltbehörde schätzt, dass im Jahr 2003 die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der gesamten Personenwagenflotte der 15 EU-Mitgliedsstaaten 164 g pro Kilometer betragen hat. Die Schätzung der durchschnittlichen Belegung eines Wagens lag bei 1,6 Fahrgästen. Dies entspricht 102,5 g CO<sub>2</sub> pro Fahrgastkilometer, oder 7,1% über dem durchschnittlichen Ausstoß von easyJet.

Das Schlüsselinstrument der EU zur Senkung der Emissionen von Personenwagen ist eine freiwillige Verpflichtung<sup>6</sup>, mit der die europäischen, japanischen und koreanischen Fahrzeugbauer vereinbart haben, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neufahrzeugen zu senken; als Ziel wurden 140 g pro Kilometer bis 2008 in der EU und bis 2009 in Japan und Korea festgesetzt. Das Ziel der EU besteht darin, bis 2010 einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g pro Kilometer bei allen neuen Personenkraftwagen zu erreichen, die in der Europäischen Union vermarktet werden<sup>7</sup>.

Gemäß dem Stern-Bericht entfallen 14% der gesamten Treibhausgasemissionen auf den Transport; drei Viertel dieser Emissionen stammen aus dem Straßentransport, während gerade mal ein Achtel auf das Konto der Luftfahrt und der Rest auf den Schienen- und Wassertransport gehen<sup>8</sup>.

## **2. easyJet ist um Leistungsfähigkeit am Boden bemüht**

### ***A. Kurze Standzeiten an der Rampe - rascher Umschlag***

Das Geschäftsmodell von easyJet ist auf eine hohe Flugzeugnutzung ausgelegt. Den Schlüssel hierzu bildet die Minimierung der Abfertigungszeit (die Zeit zwischen der Ankunft der Maschine am Flugsteig und dem Zurücksetzen für den Abflug). Während der Abfertigung sichert und bereitet das Personal die Maschine für den nächsten Flug vor, ehe die Passagiere und das Gepäck an Bord genommen werden. Dieser Vorgang schließt die Sicherheitskontrollen, die Reinigung der Passagierkabine und in den meisten Fällen das Auftanken ein.

Beim Betrieb gemäß diesem Standard, braucht easyJet zur Abfertigung der gleichen Zahl von Passagieren über den Tag weniger Flugsteige und sonstige Flughafeninfrastruktur als Fluggesellschaften mit Vollservice.

### ***B. Minimale Inanspruchnahme der Ausstattung am Boden***

Die Politik von easyJet sieht vor, zur Förderung der raschen Abfertigungszeit die effizienteste und einfachste Ausstattung am Boden zu benutzen. In diesem Sinne zieht easyJet es vor, wo möglich weder Fingerdocks noch motorisierte Treppen zu benutzen. Als Fluggesellschaft mit einem auf das Notwendige begrenzten Service, nimmt easyJet in der Regel nur zweimal am Tag Speisen und Getränke an Bord, was die Zahl der Bodenaktivitäten und der zugehörigen Emissionen bei jedem Flug verringert. Das Kabinenpersonal von easyJet übernimmt die Reinigung der Kabine. Eine Luftfahrtgesellschaft mit Vollservice wird bei jeder Abfertigung eine gesonderte Reinigungskolonie anfordern.

### ***C. Einfache Flughafeninfrastruktur***

easyJet stellt nur sehr geringe Ansprüche an die Flughafeninfrastruktur. In ihrer Eigenschaft als Punkt-zu-Punkt-Kurzstreckenfluggesellschaft mit nur einer Service-Klasse und keinerlei Frachtangebot braucht easyJet keine separaten Abfertigungsbereiche oder komplexe Gepäckfördersysteme und Einrichtungen für den Passagiertransfer von einem Flug zum nächsten.

Wo immer möglich arbeitet easyJet mit den Flughäfen zusammen, um die vorhandenen Einrichtungen effizient anzupassen und zu entwickeln, um die Kapitalaufwendungen eines Flughafens zu minimieren und den Umwelteinfluss zu reduzieren. easyJet führt ein Online-Abfertigungsprodukt ein, das den Bedarf an teurer Flughafeninfrastruktur reduzieren hilft.

<sup>6</sup> EUA-Bericht Nr. 9/2006, Treibhausgasemissionen, 2006 Trends und Vorhersagen in Europa, 27/10/06

<sup>7</sup> EUA-Bericht Nr. 3/2006, Transport und Umwelt vor einem Dilemma, TERM 2005: Indikatoren zur Beobachtung des Transports und der Umwelt in der Europäischen Union, 28/03/06

<sup>8</sup> Stern-Bericht über die Wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels, 30/10/06

#### **D. easyJet verringert Zubringerfahrten auf ein Minimum**

easyJet bevorzugt örtliche, zweckmäßige Flughäfen mit guter Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei der Auswahl der Flughäfen bewertet easyJet die Zweckmäßigkeit eines Flughafens im Hinblick auf die Transportmöglichkeiten am Boden.

Laut den Daten der letzten Volkszählung leben 200 Mio. Menschen in Europa in einem Umkreis von 60 Fahrtminuten von einem easyJet Flughafen. easyJet analysiert die Adressdaten, welche die Kunden bei der Buchung eingeben, um Schlüsse zu ziehen, welche Strecke die Kunden zu ihrem Abflugflughafen zurücklegen. Wenn ein spezieller Zielort die Kunden aus einem sehr weiten Umkreis anzuziehen scheint, wird easyJet sich aktiv darum bemühen, diesen Zielort ab verschiedenen Abreiseflughäfen zu bedienen.

**Beispiel:** Im Sommerflugplan 2006 von easyJet ging die Hälfte der täglichen Abflüge ab den drei Londoner Flughäfen von easyJet (Gatwick, Luton und Stansted) nach Zielen, die von allen drei Flughäfen bedient wurden, was den Kunden in Südostengland erlaubte, vom für sie zweckmäßigsten Flughafen aus zu reisen und den mit dem Bodentransport verbundenen Schadstoffausstoß zu reduzieren.

**Beispiel:** Gemäß der Volkszählung 2002 leben 5,4 Mio. Menschen in einem Umkreis von 50 km vom Flughafen Stansted. Auf Strecken, die easyJet von allen drei ihrer Londoner Flughäfen bedient, haben im Allgemeinen 45% bis 50% der abreisenden Passagiere eine Anschrift in einem Umkreis von 50 km von Stansted angegeben. Im Gegensatz dazu liegt bei einer Strecke, die easyJet nur von einem Flughafen aus bedient, der Anteil der abreisenden Passagiere, die easyJet eine Anschrift innerhalb dieses Einzugsbereich angeben bei nur 15%.

#### **E. Minimales Müllaufkommen**

Der auf das Notwendige beschränkte Service von easyJet ist darauf ausgelegt, das Müllaufkommen in allen Bereichen zu reduzieren.

##### *Büromüll*

easyJet ist eine Fluglinie ohne Flugkartenausstellung und verfolgt weiter eine Politik des nahezu papierlosen Bürobetriebs, wo die Mehrheit von Papierdokumenten einschließlich der gesamten Post in ein Dokumentenverwaltungssystem eingescannt wird. Das gesamte Papier wird über unser Recyclingprogramm entsorgt. Dieses Programm konzentriert sich hauptsächlich auf Papier, einschließlich Druckerpatronen. Das Papier, das dem Recycling zugeführt wurde, machte anteilmäßig 13% des gesamten Mülls aus, der durch die Aktivitäten der Hauptgeschäftsstelle entstand.

##### *Bordmüll*

Da keine kostenlosen Speisen angeboten werden, vermeidet easyJet den Anfall von Mahlzeiten, die von den Passagieren dann zurückgewiesen werden. Daneben erfordern die Speisen, die easyJet auf den Flügen verkauft keine Zubereitung an Bord. Derzeit bedeutet der geringe Anteil von Speiseabfällen am gesamten Bordmüll von easyJet im Allgemeinen, dass dieser nicht dem Recycling zugeführt werden kann. easyJet leitet derzeit ein Programm zur separaten Papiersammlung ein, damit dieses an möglichst vielen Flughäfen dem Recycling zugeführt werden kann. Wenn dieses Programm erfolgreich verläuft, können andere wiederverwertbare Abfälle ebenfalls getrennt gesammelt werden.

##### *Chemikalien*

easyJet überwacht streng die Verwendung von Enteisungsflüssigkeiten für Flugzeuge. Die Mehrheit der von easyJet verwendeten Enteisungsflüssigkeiten ist auf die Einhaltung strenger Umweltschutzanforderungen ausgelegt (d.h. sie enthalten kein Triazol) und gelten als ungefährlich und leicht biologisch abbaubar. Der Transfer und der Transport von Ölen werden so gering als möglich gehalten. In der Flugzeugwartung verwendete Lösungsmittel und Öle werden von konzessionierten Betrieben entweder wiederverwertet oder entsorgt.

### **3. easyJet will Wegbereiter bei der Gestaltung einer grüneren Zukunft für die Luftfahrt sein**

#### ***A. Gestaltung der europäischen Politik in Sachen des Emissionshandels***

easyJet führt den Vorsitz bei der Arbeitsgruppe Umwelt der European Low Fares Airlines Association (ELFAA) und wurde in dieser Eigenschaft gebeten, sich der Arbeitsgruppe für Luftfahrt der Europäischen Kommission anzuschließen, die zwecks Prüfung, wie die internationale Luftfahrt in das EU Emissionshandelsystem (ETS) eingebunden werden könnte, gegründet wurde. easyJet unterstützt die Einbindung der Luftfahrt in das ETS der EU, aber nicht zu jedem Preis. Ein Gesetzesentwurf ist von der EU Ende 2006 vorzulegen. easyJet drängte auf ein System, das die größten Kohlenstoffausstoßverursacher, d.h. sowohl Flüge innerhalb Europas als auch alle ankommenden und abgehenden Flüge, einschließt, umwelteffiziente Fluglinien belohnt und Umweltsünder bestraft.

#### ***B. Gestaltung der europäischen Politik zur Verbesserung der Effizienz der Flugverkehrskontrolle (ATC)***

Die Umsetzung des Gesetzes zum Einheitlichen Europäischen Luftraum (SES) ist ein fundamentaler Eckpfeiler zur Verbesserung der Sicherheit, der Senkung der Kosten und der Steigerung der Produktivität von Europas stark bruchstückhaften und wenig effizienten Flugverkehrsmanagementsystem (ATM). easyJet unterstützt aktiv den Einsatz von SES Initiativen, besonders durch die Tätigkeit in der ELFAA und der Beteiligung der ELFAA am SESAR Programm. Das SESAR (Single European Sky ATM Management) ist der operative Zweig des SES, das einen neuen Ansatz für die Reform der ATM Struktur in Europa bringt.

#### ***C. Aktiver Dialog mit den Flugzeugbauern zwecks Einflussnahme auf die Technologie der nächsten Generation***

Angesichts der in der Entstehung begriffenen neuen Luftfahrttechnologien und der Tatsache, dass deren Anwendung in erster Linie für die neue Generation von Großraumlangstreckenflugzeugen gedacht ist, bemüht sich easyJet um den Dialog mit Flugzeug- und Motorenbauern mit dem Ziel, die Anwendung dieser Technologien auf die neue Generation der Kurzstreckenmaschinen auszudehnen. Vor 2015 ist jedoch die Markteinführung einer neuen Generation von Kurzstreckenmaschinen nicht vorgesehen.

## easyJet und ihre Angestellten

Als Arbeitgeber ist easyJet bestrebt, ein Umfeld zu schaffen, das den Angestellten das Gefühl vermittelt, dass easyJet ein großartiger Arbeitsplatz ist, den Stolz auf das Unternehmen und die individuellen Anstrengungen zu fördern, um unseren internen und externen Kunden großartige Leistungen anzubieten und unser Spartarifmodell zu fördern. Unser Ehrgeiz, die beste Fluggesellschaft zu werden, wird untermauert von unseren fünf Säulen Sicherheit, Kunden, Personal, betriebliche Exzellenz und Wert für Aktionäre, zusammen mit unseren kulturellen Werten.

### A. Gleichheit und Vielfalt

easyJet ist ein engagierter Arbeitgeber in Sachen Chancengleichheit. Unsere Personalpolitik zielt darauf sicherzustellen, dass kein Stellenbewerber oder Angestellter wegen Alter, Hautfarbe, Konfession, Behinderung, Vollzeit- oder Teilzeitstatus, Geschlecht, Familienstand, Nationalität oder ethnischer Abstammung, Rasse, Religion oder sexueller Neigungen schlechter behandelt wird.

Zum 30. September 2006 waren 4.852 Personen (2005: 4.152) bei easyJet beschäftigt; vgl. nachstehende Aufstellung:

Angestelltenstandorte (einschl. entsandter Angestellter)	Angestelltenstandorte (einschl. entsandter Angestellter)		Alter der Angestellten	Alter der Angestellten	
	2006	2005		2006	2005
GB	3.648	3.131	Unter 20	288	147
Schweiz	364	506	21 – 30	2.133	1.833
Deutschland	387	355	31 – 40	1.543	1.360
Frankreich	167	158	41 – 50	693	612
Spanien	201	2	Über 50	202	200
Italien	92	-			
	4.859	4.152		4.859	4.152

Unser Wachstum überall in Europa widerspiegelt sich in unserem multinationalen Personalbestand.

#### *Rentenalter der Piloten*

Um die Einhaltung der neuen Antidiskriminierungsgesetze von Oktober 2006 sicherzustellen, hebt easyJet das Regelrentenalter für alle Piloten auf 65 an, dem unter den derzeit geltenden Vorschriften höchstens zulässigen Alter. Vorher mussten die Piloten zwingend mit 60 in den Ruhestand gehen. Jetzt können alle Piloten wählen, ob sie bis 65 fliegen wollen.

### B. Ausbildung & Weiterbildung

easyJet engagiert sich für die Vermittlung einer qualitativ hochwertigen Ausbildung, um den sicheren Geschäftsbetrieb und die kulturelle und persönliche Entwicklung unserer Angestellten zu unterstützen. Im Laufe des Jahres eröffnete die easyJet Akademie ein Ausbildungszentrum mit einer Fläche von 2.787m<sup>2</sup>, das zur Erreichung dieser Ziele beitragen wird.

#### *Die easyJet Akademie*

Die easyJet Akademie hat ihr erstes erfolgreiches Jahr abgeschlossen und sah rund 5.000 Piloten, Kabinenpersonal, Personal für das Kundendienstzentrum und Führungs- und Verwaltungspersonal zusammen mit weiteren 3.500 Personen ein- und ausgehen, die unsere Rekrutierungs- und Einstufungszentren besuchten. Die Einrichtung ist ein Ausbildungszentrum auf dem neuesten Stand der Technik, das sich hauptsächlich an das Flugpersonal richtet, aber auch Einrichtungen für die Ausbildung von Telefonverkäufern und Kundendienstmitarbeitern für unser Kundendienstzentrum einschließt. In dem Gebäude mit einer Fläche von 2.787 m<sup>2</sup> sind die Rekrutierungs- und Ausbildungsteams für das easyJet Flugpersonal, aber auch die ID-Verarbeitungseinheit, die alle Angestellten-IDs intern produziert, untergebracht. In der Einrichtung befindet sich außerdem ein Kabinensimulator mit Notrutschen für die Ausbildung des Kabinenpersonals und der Piloten.

### *Angestellteneinführung*

Zusätzlich zu unserem bereits gut eingeführten und gründlichen Schulungsprogramm zur Einführung des Flugpersonals sollen nun alle neuen Angestellten, die bei easyJet eine Stellung in der Geschäftsleitung oder der Verwaltung bekleiden werden, eine gründliche, dreimonatige Einführung erhalten. easyJet wünscht Angestellte, die in der Organisation neu sind, so rasch und effizient als möglich zu integrieren und hat zur Sicherstellung dieses Ziels ein neues Verfahren eingeführt.

### **C. Information und Beratung mit den Angestellten**

Der Prozess zur effizienten Gestaltung innerhalb des Kerngeschäfts von easyJet reicht bis hin zu einer "schlanken" Geschäftsleitungsstruktur, die wenige Organisationsebenen zwischen den betrieblich und kundenorientierten Teams aufweist. easyJet engagiert sich für die offene Information der Angestellten und Beratung in Sachen von Schlüsselbelangen. Es existiert eine Reihe von Foren, wo wichtige Belange zu Händen der gesamten Direktion aufgeworfen werden können. Das easyJet Geschäftsforum erlaubt Beratungen auf hochkarätiger Ebene, sowohl mit Personalvertretern als auch anerkannten Gewerkschaften.

easyJet verfügt über eine gute Beziehung zum Betriebsrat und den anerkannten Gewerkschaften Amicus, BALPA und TGWU. easyJet hat im Laufe des Jahres nicht einen Tag wegen Arbeitskämpfen verloren.

easyJet hat weiter ein Kulturnetzwerk geschaffen, das die europäische Persönlichkeit und die Herkunft des Personals anerkennt. Dieses Netzwerk gibt jedem die Möglichkeit, sich an der Kommunikation mit der Geschäftsleitung hinsichtlich Fragen und Ideen zu beteiligen. Die Ziele des Netzwerks bestehen in der Förderung der Ziele, der Vision und der Werte des Unternehmens und seiner Angestellten.

easyJet hat eine ganze Reihe von Mitteln, um ihre Angestellten sowohl über interne als auch externe Neuigkeiten auf dem laufenden zu halten. Das easyJet Intranet ist das offizielle Portal zu einer ganzen Reihe von Unternehmensinformationen, das aktiv überarbeitet und ständig um zusätzliche Themen erweitert wird. Es ist ein erprobtes erfolgreiches Kommunikationsmedium; Ereignisse von der täglichen Betriebsleistung bis hin zu Langzeitplänen werden hier eingestellt.

Bei der Benutzung des Intranets besteht Zugang sowohl zu den allgemeinen Politiken und Verfahren, wie etwa zum Personalhandbuch, als auch spezifischen Aktivitäten in Zusammenhang mit einer der Geschäftsgruppen, z. B. technische Erörterungen zu Flugzeugen. Unsere Angestellten veröffentlichen dort auch ihre Ansichten zu allen möglichen Themen mit Hilfe der offenen Diskussionsforen, die für Belange aus den Bereichen Technik, Arbeit, Kosten usw. eingerichtet wurden; d. h. alle Belange, die unsere Angestellten zu erörtern wünschen.

Die Bewertung der Reiseleistungen, die unseren Kunden geliefert wurden, ist ein Schlüsselleistungsindikator. easyJet erstattet über das Endergebnis ihrer Bemühungen mit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Messung der zeitgerechten Leistungserbringung des Vortags an jedem Wochentag morgens auf der Startseite des Intranets Bericht. Eine breite Palette von Neuigkeiten von innerhalb und außerhalb des Geschäfts, Bekanntmachungen der Geschäftsleitung und allgemeine gesellschaftliche Aktivitäten sind ebenfalls verfügbar. Um die Verbindung der Geschäftsleitung mit jeder im Geschäft tätigen Person herzustellen, haben die Direktoren ein monatliches Chat-Forum eingerichtet, das ein großes Publikum anzieht und zu lebhaften Diskussionen führt.

Zur Ergänzung der allgemeinen Intranetinformatoren wird eine Reihe von Magazinen und Newsletters veröffentlicht. Diese schließen das auf die Geschäftsentwicklung konzentrierte, alle drei Wochen in elektronischer Form erscheinende Plane Times und das Vierteljahresmagazin Plane People mit Artikeln zu einer breiten Palette von Themen, das an die Hausanschrift jedes Mitarbeiters geliefert wird, mit ein. Individuelle Geschäftsgruppen produzieren Fachpublikationen wie den Stable Approach für Piloten, Cabin Fever für das Kabinenpersonal und Crew Safety für das Betriebsteam.

### *Meinungsumfrage unter den Angestellten*

Im Mai 2006 führte easyJet ihre neue jährliche Meinungsumfrage unter den Angestellten ein: easyJet Pulse, um die Anliegen der Angestellten vollkommen verstehen und den Fortschritt messen zu können. Auf Grund der Verpflichtung vonseiten der Direktion sich an den Ergebnissen des Pulse zu beteiligen, antworteten alles in allem 67% der easyJet Angestellten auf den Pulse (überdurchschnittlich für eine erste Umfrage, besonders in der Luftfahrtindustrie); die Zufriedenheit lag bei 68%. In Verbindung mit einem 'Index' für das Engagement, bewertete Pulse nicht nur die Zufriedenheit, sondern auch den Grad der Motivation, des Stolzes, des Engagements, der Einbindung und der Fürsprache. Für easyJet bedeutete das hohe Maß, in dem die easyJet Angestellten sich zugunsten des Unternehmens und des Service den dieses stellt aussprachen, eine große positive Schlagzeile, wobei aber noch Arbeit in den Bereichen der Kommunikation mit den Angestellten hinsichtlich ihres Engagements zu tun bleibt. Im gesamten Geschäft wurden Aktionspläne auf Unternehmens- und lokaler Ebene ausgearbeitet; Ziele zur Verbesserung der Reaktions- und der Zufriedenheitsraten für den Pulse 2007 wurden bereits gesteckt.

### *Die neue Uniform für die Angestellten*

Eine Sache, über die unser Personal in Uniform uns unbedingt informieren wollte, war dessen Meinung über unsere derzeitige Uniform. Im Anschluss an dessen Feedback startete der Leitende Geschäftsführer Andrew Harrison das 'Projekt Uniform', dessen Ziel es war, den easyJet Angestellten die gewünschte Uniform ohne Extrakosten zu beschaffen. Alle easyJet Angestellten waren aufgefordert, Entwürfe für ihre Traumuniform einzureichen und die besten drei Entwürfe wurden auf das Intranet gestellt, um das Personal über die beiden besten Entwürfe abstimmen zu lassen. Die beiden endgültigen Entwürfe sind nun gewählt; beide gehen in die Produktion und das Personal kann so entscheiden, welche Uniform es zu tragen wünscht. easyJet erwartet, die neue Uniform bereits Anfang 2007 im Einsatz zu sehen.

### *Flugplan 2007*

Um die wechselseitige Kommunikation bei easyJet zu verbessern und unsere Angestellten für die nächsten drei Jahre nachdrücklich auf unsere Strategie einzuschwören, haben die Direktoren den 'Flugplan' für 2007 im Netzwerk und im gesamten Unternehmen verbreitet. Durch eine Reihe von Präsentationen, die den Crew- und Unterstützungsfunktionen vorgestellt wurden, haben alle easyJet Angestellten von der Leistung von easyJet im letzten Jahr und von der Rolle erfahren, die jeder bei der Erreichung unserer Ziele für das nächste Jahr und darüber hinaus spielen kann.

## **D. Preise & Würdigungen für das Personal**

### *Aktienpläne*

easyJet bot einmal mehr allen Angestellten die Möglichkeit an, sich an ihren beliebten Aktienplänen - den easyJet Shares 4 Me - über unsere Save as You Earn (SAYE - Sparen beim Verdienen) und Buy as You Earn (BAYE Kaufen beim Verdienen) Aktiensparplänen und Erwerbsplänen zu beteiligen. Diese Pläne fanden eine sehr positive Aufnahme; 40% des hierfür qualifizierten Personals beteiligte sich an einem oder an beiden Plänen. Es handelt sich hier um Pläne, die von der HM Revenue & Customs (HMRC, Zoll- und Steuerbehörde) genehmigt wurden und sich an alle Angestellten richten, die auf der britischen Gehaltsliste stehen.

Beim SAYE Plan können die Teilnehmer im Rahmen eines Sparvertrags mit dreijähriger Laufzeit wahlweise bis zu £ 250,00 pro Monat ansparen. Das Unternehmen bietet die Option, Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung zu einem auf dem Marktpreis basierenden Preis zu erstehen. Am Ende der Ansparphase wird ein steuerfreier Bonus auf die Ersparnisse aufgeschlagen und die Option kann während sechs Monaten ausgeübt werden. Das Unternehmen gewährte im Rahmen des Sharesave Scheme (Aktiensparplan) im Juni 2005 und 2006 Zuschüsse in Form von Optionen mit einem Rabatt von 20% auf den Marktpreis zum Zeitpunkt der Gewährung. Für diejenigen Angestellten, die nicht auf der britischen Gehaltsliste stehen, wurde ein internationaler Plan mit Bedingungen ausgearbeitet, die mit denjenigen des britischen Plans mit Ausnahme der britischen Steuervorteile identisch sind.

BAYE ist ein Aktienerwerbsplan und steht das ganze Jahr über offen. Dieser Plan richtet sich an alle Angestellten, die auf der britischen Gehaltsliste stehen. Die Angestellten können einen Teil ihres Gehalts vor Steuern bis zu einer Höchstgrenze von £ 1.500,00 pro Jahr für den Kauf von "Partnerschafts"-Aktien von easyJet aufwenden. Für jede Aktie, die im Rahmen des Partnerschaftsplans erworben wird, kauft easyJet eine Aktie als "Gegenstück". Die Angestellten müssen ab dem Datum, an dem die Partnerschaftsaktien erworben wurden, für drei Jahre bei easyJet beschäftigt bleiben, um den Anspruch auf die Gegenstück-Aktien zu erwerben und für fünf Jahre, um die Aktien steuerfrei übertragen zu erhalten. Die Angestellten haben sowohl für ihre Aktien als auch die Gegenstück-Aktien Anspruch auf Dividenden und können nach dem Aktienkauf ihr Stimmrecht in den Aktionärsversammlungen ausüben. Für diejenigen Angestellten, die nicht auf der britischen Gehaltsliste stehen, wurde ein Plan mit Bedingungen ausgearbeitet, die mit denjenigen des britischen Plans mit Ausnahme der Steuervorteile identisch sind.

#### *Kostenlose Aktien*

Um den Aktienerwerb weiter zu fördern, gewährt easyJet allen Angestellten eine Einmalzahlung in Form von kostenlosen easyJet Aktien im Betrag eines Zweiwochengehalts. Diese Maßnahme fand ebenfalls im Rahmen des von der HMRC genehmigten Aktienerwerbsplans statt. Angestellte, die nicht auf der britischen Gehaltsliste stehen, nehmen am internationalen Aktienerwerbsplan teil.

Der easyJet Shares 4 Me hat in diesem Jahr drei große Industriepreise gewonnen.

Den Preis für den besten neuen Aktienplan 'Best New Share Plan' beim ifsProShare Annual Awards 2005

Den Preis für die Effektivste Aktienplanstrategie für alle Angestellten 'Most Effective All-Employee Share Plan Strategy Award' des Magazins Employee Benefits

Den Preis für den Innovativsten Aktienplan für Angestellte 'Most Innovative Employee Share Plan' beim Wettbewerb des Institute of Chartered Secretaris and Administrators Company Secretary Awards 2006 (Institut der Generalsekretäre und Unternehmensleiter)

#### *Personalreisen*

Im April 2006 führte easyJet ein neues verbessertes Anreizprogramm für Personalreisen für alle Angestellten ein. Ohne dem Geschäft dadurch zusätzliche Kosten zu verursachen, setzte ein Team aus den Reihen von easyJet eine Reihe von Verbesserungen im bestehenden System um, was bedeutete, dass Personal auf einem größeren Anteil unserer Sitzplätze reisen kann, die sonst leer geblieben wären. Teil des Entwicklungsprogramms war die Erweiterung des Personenkreises, der die easyJet Personalreiseneinrichtung in Anspruch nehmen kann. Jeder Angestellte hat jetzt drei andere namentlich benannte Personen, zuzüglich Familienangehörige bis zum Alter von 21, auf seinem Personalreisenkonto stehen. Das Ergebnis zeigte von einem Jahr zum andern eine Steigerung um 100% bei der Inanspruchnahme von Personalreisen.

#### *Der Go the Extra Mile Preis (Wachse über dich hinaus)*

Einen der Schlüsselunterschiede zwischen easyJet und anderen Spartarif-Transporteuren machen unsere Angestellten aus. Unabhängig von der Stellung, die unsere Angestellten im Unternehmen bekleiden, sie arbeiten hart und geben ihr bestes. Aus diesem Grunde hat easyJet ein neues Anreizprogramm für Angestellte namens 'GEM' (Go the Extra Mile - Wachse über dich hinaus) geschaffen. Mit diesen Preisen werden Angestellte gewürdigt, die über die Grenzen der Rolle hinausgehen, die zu spielen von ihnen nach Fug und Recht erwartet werden kann. Es gibt fünf verschiedene Arten von GEMs zur Würdigung von fünf bestimmten Bereichen, in denen Angestellte einen Beitrag leisten können und diese enthalten eine Reihe aufregender Preise. In diesem Jahr wurden 253 Personen mit GEMs gewürdigt, fünf davon wurden mit dem ultimativen Diamant-GEM ausgezeichnet.

#### **E. Gesundheit & Sicherheit**

Die Sicherheit hat im Geschäft oberste Priorität. easyJet strebt danach, allen ihren Angestellten ein sicheres und effizientes Arbeitsumfeld zu bieten. Neben denen, die im Bürobereich arbeiten, gehört die große Mehrzahl der Angestellten zum Luftpersonal. Sie sind einer der Eckpfeiler des Erfolgs von easyJet, dank der Tatsache, dass sie sich immer um

erstklassige Pflichterfüllung bemühen. easyJet investiert weiterhin substantielle Anstrengungen und Geldmittel in Praktiken und Systeme zur Ausarbeitung der Dienstpläne. easyJet engagiert sich in der Entwicklung eines in diesem Industriezweig führenden Fatigue Risk Management Systems (FRMS - Überwachung des Übermüdungsrisikos) für ihre Piloten, als fester Bestandteil der Sicherheitsvorsorgeprozesse der Fluggesellschaft. Ziel dieses Programms ist die Ermittlung aller Quellen von Übermüdungsrisiken im Betrieb einer Fluggesellschaft und deren Bekämpfung.

#### ***F. Spenden für wohltätige Zwecke***

Unsere Wohltätigkeitspolitik besteht darin, jedes Jahr eine wohltätige Einrichtung auszuwählen und diese zu unterstützen. In diesem Jahr war diese wohltätige Einrichtung, die zum ersten Mal mittels einer Personalabstimmung ermittelt wurde, die Anthony Nolan Stiftung.

easyJet hat mit der Anthony Nolan Stiftung zusammengearbeitet, um bei der Förderung der Stiftung mit Hilfe von Aktivitäten einschließlich Sammlungen an Bord, einer Klicken-und-Spenden-Kampagne auf unserer Webseite, Sammlungen beim Personal, Anzeigen in den Flugmagazinen und anderer Öffentlichkeitsarbeit Unterstützung zu leisten. Bis zum 30. September 2006 waren beinahe £ 560.000,00 eingegangen und die Anthony Nolan Stiftung fand Erwähnung in der europäischen Presse, der britischen Regionalpresse und dem Landesfernsehen. easyJet spendete der Anthony Nolan Stiftung ebenfalls £ 50.000,00.

Andere Mittel von Sammlungen an Bord wurden anderen Knochenmarkspenderbanken in Europa gespendet; rund £ 15.000,00 gingen an die deutsche DKMS und über £ 5.000,00 an die italienische IBMDR.

#### ***G. Ethische Belange***

easyJet hat sich den höchsten Standards hinsichtlich des Verhaltens im Unternehmen seitens ihrer Direktoren und Angestellten unterstellt. easyJet fordert von allen ihren Angestellten ihre Aufgaben effizient und rasch wahrzunehmen und Kunden und anderen Leuten stets Höflichkeit und Respekt entgegenzubringen.

Der Beschaffungsprozess von easyJet untersteht strengen Kontrollen um sicherzustellen, dass alle Geschäfte offen und transparent sind und jeder Verdacht von Interessenskonflikten vermieden wird. Im besonderen enthält jeder Anstellungsvertrag eines jeden Beschäftigten spezifische Bestimmungen, die strenge Regeln bezüglich der Annahme von Geschenken oder Vergütungen vorsehen.

##### *Geschenke und Vergütungen*

Bestimmte Angestellte von easyJet erhalten im Laufe des Jahres Geschenke von verschiedenen Unternehmen zugestellt. Die Fluggesellschaft wendet eine strikte Politik an, die den Angestellten die Annahme von Geschenken über einem bestimmten Nominalwert untersagt. Immer zu Weihnachten (und in weniger häufigem Maße zu verschiedenen Terminen über das Jahr verteilt) verlost easyJet alle eingegangenen Geschenke unter dem Personal. Alle Angestellten in ganz Europa werden in die Ziehung eingeschlossen und erhalten eine einzigartige Losnummer. Die Losnummern werden dann nach dem Zufallsprinzip gezogen und die Gewinner erhalten die Geschenke rechtzeitig zu Weihnachten an ihre Hausanschrift zugestellt.