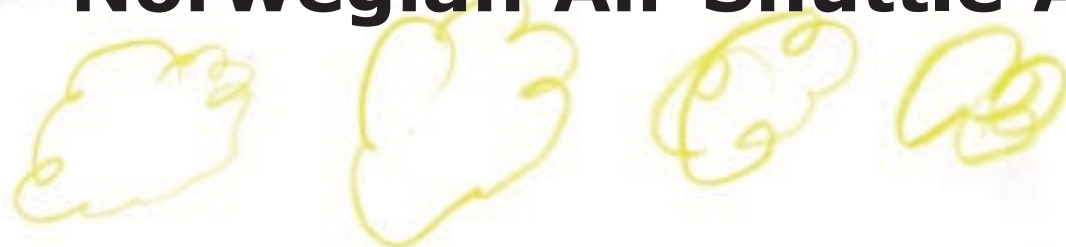


Årsrapport 2003

Norwegian Air Shuttle ASA



"Alle folk i Norge skal ha råd til å fly"



Bildet på forsiden er tegnet av Andrea Krohn-Fagervoll, 6 år

Innholdsfortegnelse

Året i korte trekk . . . . .	.2
Kjære aksjonær . . . . .	.3
Visjon og mål . . . . .	.4
Organisasjon . . . . .	.4
Drifts- og markedsutvikling . . . . .	.5
Rutetilbud . . . . .	.5
Selskapets inntekter . . . . .	.5
Driftskostnader . . . . .	.6
Punktlighet . . . . .	.8
Corporate Governance . . . . .	.8
Utsikter for 2004 . . . . .	.9
Årsberetning . . . . .	.10
Resultatregnskap . . . . .	.14
Balanse . . . . .	.15
Kontantstrømanalyse . . . . .	.17
Noter til regnskapet . . . . .	.18
Revisjonsberetning . . . . .	.24
Definisjoner . . . . .	.25

Året i korte trekk

Årets samlede driftsinntekter utgjorde MNOK 958,6 (386,5). Av dette var MNOK 818,1 (185,6) knyttet til lavprisoperasjonen.

Resultat før avskrivninger og leasingkostnader (EBITDAR) utgjorde MNOK 55,4 (-33,7)

Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA) var MNOK -23,8 (-68,0) for den samlede virksomheten. Resultatet (EBITDA) for lavprisoperasjonen var MNOK -55,2 (-49,3).

Resultat før skatt utgjorde for året MNOK -59,0 (-71,7).

Årets resultat etter skatt utgjorde et tap på MNOK -42,7 (-51,9)

Resultat per aksje ble NOK -4,05 (-7,50), og bokført egenkapital per aksje ble NOK 15 (9).

Styret foreslår at det ikke deles ut utbytte for 2003.

I løpet av året utvidet lavprisoperasjonen rutenettet fra fire til 18 ruter, hvorav seks til utenlandske destinasjoner.

Selskapet avsluttet ved utgangen av året alle flygninger med Fokker F-50 fly, og er etter dette et rendyrket lavprisselskap med en enhetlig flyflåte, Boeing 737-300. Selskapet er i avsluttende forhandlinger om salg av eide Fokker F-50. Verdien av selskapets eide Fokker F-50 fly har i løpet av 2003 blitt

skrevet ned med totalt MNOK 24,3. Selskapet har mottatt restruktureringskompensasjon (netto MNOK 36,2) i forbindelse med avsluttede kontraktsflygninger for Braathens på Vestlandet.

Den 18. desember ble aksjene i Norwegian Air Shuttle ASA notert på Oslo Børs etter at selskapet hentet inn MNOK 250 millioner i en offentlig emisjon. Interessen for aksjen var meget stor, også fra internasjonale investorer, og emisjonen ble overtegnet syv ganger med NOK 1,75 milliarder.

Nøkkeltall (TNOK)

Totalt for selskapet	2003	2002
Driftsinntekter	958 613	386 483
EBITDAR	55 441	-33 698
EBIT	-58 190	-73 786
EBT	-59 017	-71 749
Resultat per aksje	-4,05	-7,50

Lavprisoperasjonen	2003	2002 1)
Driftsinntekter	818 109	185 628
EBITDAR	14 129	-37 087
EBITDA	-55 183	-49 316
ASK (millioner)	1 149	248
RPK (millioner)	718	130
Kabinfaktor	62 %	52 %
Antall passasjerer	1 234 547	300 901
Andel salg over internett	44 %	20 %
Antall destinasjoner 2)	18	4
Antall fly 2)	8	7

1) Oppstart med lavprisflygninger 1. september 2002

2) Ved utgangen av året



Bildet er tegnet av Magnus Helgesen, 8 år

Kjære aksjonær

Da Norwegian startet sin lavprisoperasjon for godt og vel 18 måneder siden, var Norge antakelig det landet i verden hvor det var dyrest for folk å fly. I Norge er mange nødt til å fly for å komme seg rundt på en rask og effektiv måte. Vår visjon er at alle i Norge skal ha råd til å fly. I løpet av den tiden Norwegian har vært i markedet, har prisene falt til det halve, og vi kan godt si at vi er på vei til å realisere vår visjon.

Det er lett å fly med lave priser, noe annet er å fly med lave kostnader. Vi startet med et trimmet selskap, men med naturlig lav utnyttelse av kapasiteten. Strategien vår har vært å utnytte kapasiteten bedre. I løpet av året startet vi derfor 14 nye ruter, og bare ved å øke med ett nytt fly greide vi å øke produksjonen med 82 %.

I siste kvartal 2002 fløy vi 235.000 passasjerer, til sammenligning fløy vi i siste kvartal 2003 427.000 passasjerer, noe som er en økning på 82 %. Vi har fulgt vår strategi om å bruke flyene i rushtidene i Norge, for deretter å fly de til store byene i sentral-Europa midt på dagen og til attraktive feriedestinasjoner i helgene. Vi hadde som mål å gå i balanse i ett kvartal i løpet av første driftsår. Fjerde kvartal 2003 gikk selskapets lavprisoperasjon i balanse (EBITDA).

Vi har hatt en fantastisk tilvekst av passasjerer i løpet av 2003. Våre konkurrenter har senket prisene betydelig, for noen langt under selvkost. Dette for å hindre Norwegian i å etablere seg i markedet. Det har ført til at passasjerene har fått tildels svært lave priser, noe som gleder oss, men prispresset har vært større enn hva vi hadde forventet.

Vi tror at prispresset vil vedvare gjennom 2004, men at vi skal greie å motvirke dette gjennom en betydelig kostnadsreduksjon. I løpet av første kvartal 2004, øker vi flåten til i alt 11 fly. Dermed klarer vi i løpet av året å øke produksjonen med om lag 80 %. Vi åpner ytterligere nye ruter i 2004, og vil da være det dekkende lavprisselskap fra Norge og ut til de store feriedestinasjonene i Europa.

Produksjonsøkningen gjør at setekostnadene (per ASK) går ned 26 til 30 % i andre til fjerde kvartal 2004, sammenlignet med nivået ved utgangen av 2003. Dette skal vi greie for å motvirke prispresset. Den sterke volumveksten er den eneste måten å drive

enhetskostnadene raskt nedover på, når du starter med et trimmet selskap.

Siden oppstarten har vi satset på å bygge en sterk merkevare. I løpet av 16 måneders drift ble vi kåret til "Årets bedrift" i Norge og vi fikk andreplass etter Frelsesarmeen i Omdømmeprisen. Målinger viser at vi ligger i en klar tetposisjon om det å gi kundene mest valuta for pengene. Det er vi stolte av.

På kort tid har vi derfor klart å bygge en sterk merkevare. Vi ser positivt på framtiden, men det er helt klart at får vår konkurrent i innlandsmarkedet, som etter sammenslåingen vil være en superdominant markedsaktør, lov til å senke prisene til langt under selvkost, kan dette gjøre det vanskelig for Norwegian. Vi har imidlertid en vesentlig lavere kostbase og gjennom en vellykket emisjon, med påfølgende børsnotering, har vi styrket vår kapitalbase.

Vi er det eneste lavprisselskapet i Norge. Selv om vi kan dra nytte av hvordan andre suksessrike lavprisselskaper har gjort sine veivalg, finnes det heller ikke for oss noen oppgatte stier.

I Norwegian har vi svært flinke og motiverte medarbeidere, enten de er om bord i flyene eller på bakken. Det er disse medarbeiderne som lager organisasjonen, og det er disse som former Norwegian. Med så mange flinke medarbeidere, er jeg sikker på at Norwegian vil bli en sterk aktør i framtiden.

Fornebu, 23. mars 2004

Bjørn Kjos



Visjon og mål

Norwegian Air Shuttle ASA sin forretningside er gjennom effektiv drift og lave priser å gi alle folk som bor i Norge muligheten til å reise med fly. Lave priser på flyreiser forventes å bidra til bedret privatøkonomi og "sosialt liv" for folk flest, et mer konkurransedyktig norsk næringsliv, samt en positiv stimulans til den generelle samfunnsutviklingen. Selskapets ambisjon er å etablere seg som den foretrukne leverandøren av flyreiser til folk som bor i Norge. Dette skal oppnås gjennom et konkurransedyktig rutetilbud, lave priser på reiser og høy relevans og kvalitet i leveransen.

For å realisere selskapets forretningside og ambisjoner, utvikles organisasjonen langs kjerneverdier som: direkte, enkelt og rele-

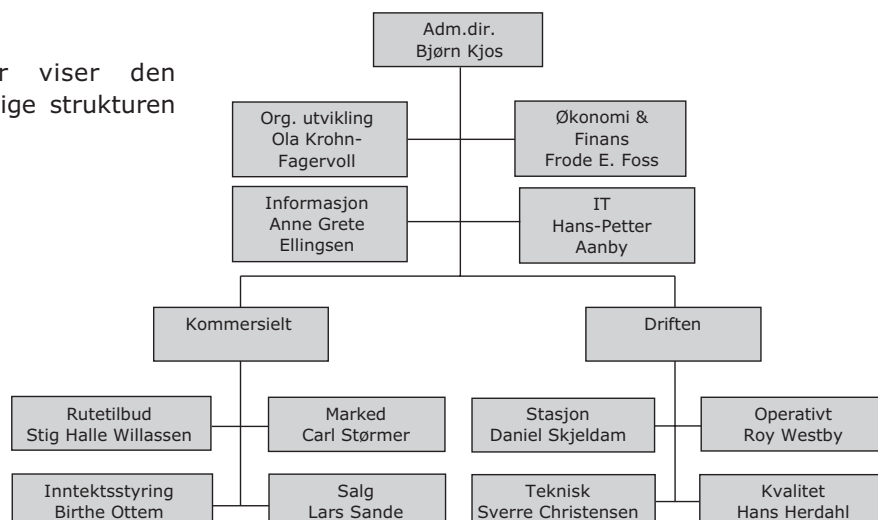
vant. Selskapet har en flat struktur som gjør beslutningsprosessene enkle og direkte. Selskapet vektlegger ledelsesprosesser som gjør at det til enhver tid kan reagere raskt med nødvendige tiltak. Arbeidet i organisasjonen skal preges av fokus, samspill og målstyring, hvor utførelsen kjennetegnes av en åpen og direkte dialog med kraft på reelle forbedringer.

For å oppnå høy forretningsmessig relevans, er selskapets struktur og organisasjon bygget fra grunnen av med tanke på å bygge strategiske ferdigheter som gir lave kostnader og høy effektivitet i selskapets ressursinnsats. Aktiviteter som ikke er av tilstrekkelig strategisk relevans for virksomheten, blir aktivt søkt lagt ut og kjøpt i stedet.

Organisasjon

Ledelse

Figuren nedenfor viser den organisasjonsmessige strukturen for Norwegian.



Ansatte

Ved utgangen av året hadde selskapet 374 ansatte, tilsvarende 351 årsverk. Av totalt ansatte utgjorde flyoperativt og teknisk personell; piloter, kabin, flyoperativ administrasjon og vedlikehold, 67 %. Tabellen nedenfor viser utvikling i antall ansatte det siste året.

Funksjoner	31.12.03	31.12.02
Operativt – Piloter	85	93
Operativt – Kabinansatte	112	99
Operativt – Administrasjon	17	16
Teknisk	36	31
Kommersiell 1)	95	71
Administrasjon	29	10
Totalt	374	320

1) Inkluderer call-senter

Som et resultat av selskapets videre ekspansjonsplaner for det norske markedet der flåten øker med ytterligere tre fly til totalt 11 Boeing 737-300, vil antallet årsverk innenfor flyoperasjonen øke i 2004.

Drifts- og markedsutvikling

Rutetilbud

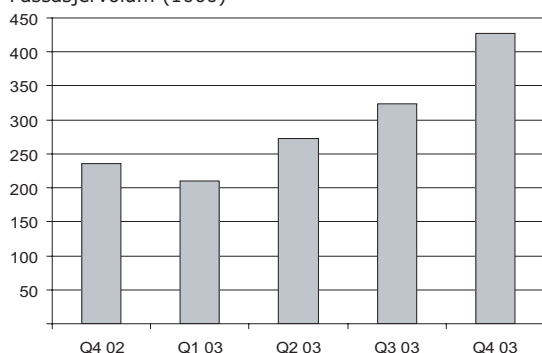
De sentrale faktorene i utviklingen av Norwegians rutetilbud har vært å;

- følge de store punkt-til-punkt markedene inn/ut fra de største byene i Norge som enten har vært overpriset eller underbetjent
- være det første lavprisselskap på nye ruter hvor kun etablerte spillere har tilbudt flygninger
- utvikle mindre markeder gjennom introduksjon av lavpriskonseptet
- legge til rette for at både fritidsreisende og forretningsreisende får et attraktivt tilbud
- maksimere den totale utnyttelsen av flåten for å oppnå lavere driftskostnader per flysete
- kontinuerlig tilpasse tilbudet etter kortsiktige og langvarige endringer i etterspørselen

I 2003 har selskapet utvidet rutetilbudet betydelig fra fire til 18 ruter, samtidig med innfasingen av to fly. Det økte rutetilbudet har gitt en vesentlig bedre utnyttelse av flyflåte med en tilsvarende nedgang i kostnadene per flytime. Selskapet har fortløpende tilpasset produksjonen og tidtabellen på rutene slik at selskapet gradvis har fått bedre driftsøkonomi og fyllingsgrad.

I løpet av 2003 har 1.234.547 passasjerer fløyet med Norwegians lavprisoperasjon. Reisevolumet varierer gjennom året og har den svakeste utviklingen i årets først kvartal, for deretter å ta seg opp i andre kvartal og utover. I tillegg til de sesongmessige svingningene, preges utviklingen i passasjertrafikken av den utvidelsen som har vært i Norwegians rutenett.

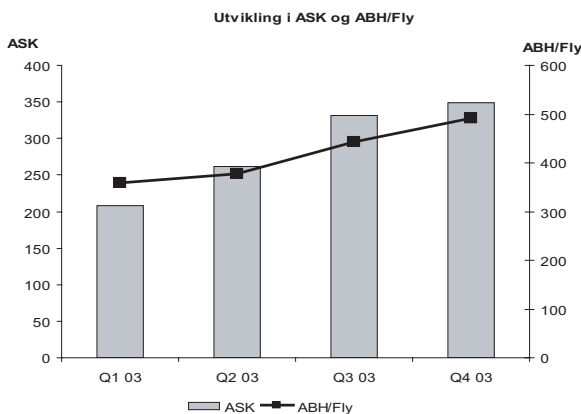
Passasjervolum (1000)



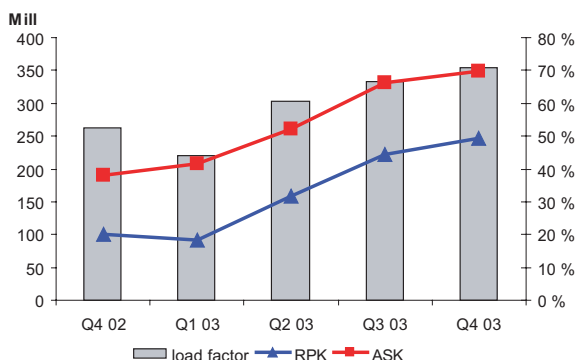
Norwegian har i den korte tiden selskapet har drevet lavprisoperasjonen befestet sin stilling i det norske innenriksmarkedet. Ved utgangen av 2003 hadde selskapet en markedsandel på 22–25 % på de mest trafikkerte innenriksrutene (Oslo til Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø).

Selskapets inntekter

Selskapet har i løpet av året utvidet rutetilbudet vesentlig og på denne måte øket produksjonskapasiteten og samtidig bedret utnyttelsen av flyflåten.



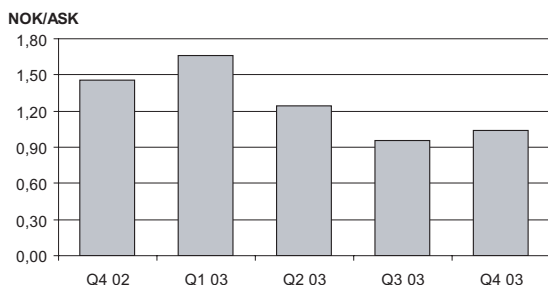
Selskapets totale produksjon (ASK) økt med 82 % fra fjerde kvartal 2002 til fjerde kvartal 2003. I takt med ekspansjonen har utnyttelsen av flyene øket fra ca 360 til ca 490 timer per kvartal per fly. Passasjertrafikken (RPK) har i samme periode økt med 145 %. Dette har medført en økning i kabinfaktoren (RPK/ASK) på 18 prosentpoeng fra fjerde kvartal 2002 til fjerde kvartal 2003, og kabinfaktoren ligger på 71 % ved utgangen av året. Figuren nedenfor viser utviklingen i henholdsvis ASK, RPK og kabinfaktor for de fem kvartalene siden oppstart av lavprisflygningene.



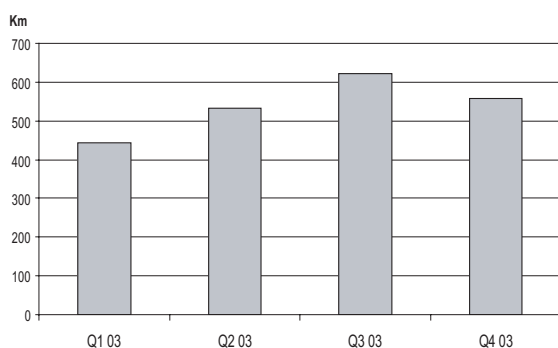
Yielden (driftsinntekter/RPK) har vært fallende siden oppstart. Dette er hovedsakelig knyttet til ekspansjonen i 2003 og nye og lengre ruter som har øket den gjennomsnittlige flyreisen. Priskonkurransen på det norske innenriksmarkedet og utenlands har også bidratt til en lavere yield.

I tillegg kan man forvente sesongmessige svingninger i tredje kvartal og juli måned i forbindelse med lengre feriereiser og færre forretningsreisende. Tilsvarende gjelder for perioden frem mot jul, og i særdeleshet årets første kvartal, som generelt er bransjens svakest.

Yield utvikling



Gjennomsnittlig sektorlengde

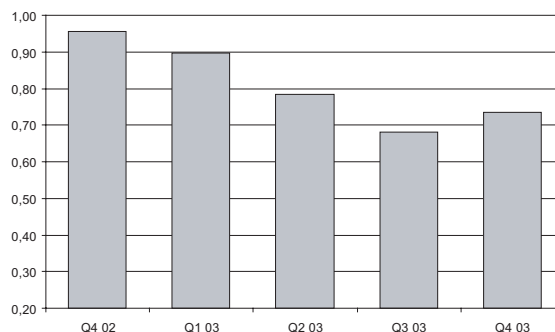


Driftskostnader

En relativt stor andel av selskapets kostnader er drevet av faste- og intervall-faste produksjonskostnader (leasingkostnader, flyforsikring, besetning mv.). Det er derfor viktig å ha en høy utnyttelse av flyene for å oppnå en lavest mulig enhetskostnad (driftskostnader/ASK). Videre gir utvidelse av flyflåten ytterligere skalafordeler og reduksjon av enhetskostnaden. For frekvensbaserte flydriftskostnader, som startavgifter, de-icing og handlingkostnader, oppnås en lavere enhetskostnad når produksjonsinnsatsen medfører øket sektorlengde.

Norwegian har siden oppstarten av lavprisoperasjonen gjennomført en betydelig produksjonsøkning. Denne har dels kommet som et resultat av at antall fly er økt fra seks til åtte og dels som et resultat av økt flyutnyttelse. Dette har medført at enhetskostnaden er blitt redusert gjennom perioden som følge av bedret utnyttelse av flyflåten og øket sektorlengde. Figuren under viser utviklingen i enhetskostnaden for hvert kvartal siden oppstart av lavprisoperasjonen. Enhetskostnaden er redusert med 23 % fra fjerde kvartal 2002 til fjerde kvartal 2003.

Enhetskostnader (Driftskostnader per ASK) for lavprisoperasjonen



I tillegg til utnyttelsen av flyflåten er enhetskostnadene avhengig av omfanget av driftskostnadene. Nedenfor kommenteres de faktorene som anses som viktigst i forhold til omfanget av selskapets kostnader.

Ensartet flytype

Et viktig element i selskapets lavkoststrategi er å fokusere på en ensartet flyflåte av typen Boeing 737-300. Selskapet hadde ved utgangen av 2003 åtte slike fly, og ytterligere tre fly vil bli satt i drift i løpet av første og andre kvartal 2004. Fokus på en flytype medfører lavere kostnader på grunn av enklere vedlikehold, mindre behov for delerlager, mindre variasjon i hjelpemidler, utstyr og infrastruktur, samt enklere administrasjon.

Ved utgangen av 2003 avsluttet selskapet de siste operasjonene med Fokker F-50 flyene. Ved inngangen til 2004 kan dermed selskapet utelukkende fokusere på Boeing 737-operasjonen. Fokker F-50 flyene vil bli tilbakelevert (leasing) og solgt (eide fly).

Utnyttelse av personell

Selskapet baserer seg videre på en effektiv utnyttelse av personalet. Særlig er det viktig med optimal utnyttelse av besetningsmedlemmene og et høyest mulig antall flytimer for disse. Dette er i stor grad avhengig av rute- og besetningsplanlegging og kollektivavtaler med flygende personell innenfor de rammer som gjelder for sivil luftfart.

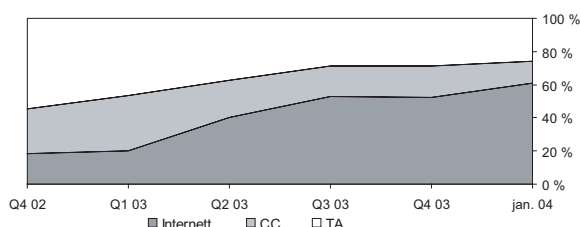
Distribusjonskostnader

Kostnadene knyttet til salg av flybilletter varierer mellom de ulike distribusjonskanalene. I hovedsak benytter Norwegian tre ulike salgskanaler:

Internett – www.norwegian.no

Call-senter (Oslo og Tromsø) Reisebyråer

Figurene nedenfor viser utviklingen i de ulike salgskanalene



Internett og websiden www.norwegian.no er den klart mest kostnadseffektive salgskanalen, og ved inngangen til 2004 har andelen salg over internett økt til over 60 %. Salg gjennom reisebyrå, som er en viktig salgskanal for forretningsreisende, har holdt seg stabilt på 29 % relativt til andre kanaler siste halvdel av 2003. Andelen salg gjennom Norwegians call-senter er redusert i takt med at websiden tar over mer av salget.

I 2004 vil selskapet ta i bruk nye distribusjonskanaler for å øke markedstilgangen, og redusere distribusjonskostnadene. Som første flyselskap i verden lanserer Norwegian i samarbeid med Telenor, salg av flybilletter via SMS. Tjenesten forventes å være operativ i løpet av annet kvartal. Videre har Norwegian og Narvesen inngått et samarbeid om salg av flybilletter i alle Narvesen-butikkene. Salgskanalen forventes å være i ordinær drift ved utgangen av tredje kvartal. I tillegg har selskapet utviklet internett-portalen til å omfatte en egen bedriftsportal som gir økt funksjonalitet for bedriftskunder og forretningsreisende.

Løsningen gjør det enklere for en person i bedriften å bestille billetter for flere ansatte, og gir økt statistikkmuligheter for bedriften. Første versjon av løsningen ble lansert i februar 2004.

Bakkeoperasjon og ombordtjenester

For å ivareta den fleksibiliteten aktiv ruteporteføljeutvikling fordrer, kjøper selskapet tjenester for å dekke sine bakkeoperasjoner.

For tradisjonelle flyselskaper er matservering om bord på flyet en kostnad. Norwegian tilbyr i hovedsak ikke matservering på sine ruter, men der flytiden er mer enn en time tilbys dette mot betaling. På utenlandsruter tilbyr selskapet også tax-free salg.

Administrasjon og øvrige kostnader

Selskapets hovedadministrasjon driver i dag Norwegians virksomhet fra lokaler med lave leiepriser på Fornebu.

IT er et sentralt verktøy i selskapets arbeid med å oppnå en kostnadseffektiv drift som samtidig sikrer god service til kundene. Selskapet har blant annet investert i elektroniske løsninger for å håndtere billettløse reiser og personalplanlegging som over tid vil kreve færre ansatte og mindre administrasjon. Selskapets arbeid med å optimalisere IT-systemer og rutiner for å sikre en mest mulig kostnadseffektiv drift fortsetter inn i 2004.



Punktlighet

Selskapets punktlighet, målt i forsinkelser utover 15 minutter har ligget på linje med andre innenriksoperatører i perioden januar til september 2003. I august og september hadde selskapet en noe lavere punktlighet enn gjennomsnittet. Grunnen til dette var at et fly ble tatt ut av drift i over to uker etter at det ble påført skade av 3. part under bakkeoperasjonen. I fjerde kvartal var punktligheten lavere enn selskapets målsetting. Dette skyldes primært innføring av nye rutiner og arbeidsprosesser i

forbindelse med innføring av billettløse systemer samt bemanningsutfordringer knyttet til høyere crew og flyutnyttelse. Selskapets høye utnyttelse av flyflåten gjør det mer utsatt for følgeeffekter av at ett fly blir stående sammenlignet med tradisjonelle flyselskaper som har større tilgjengelighet på fly og høyere frekvens i sin rutetabell. Denne risikoen vil bli redusert gjennom den planlagte utvidelsen av selskapets flyflåte og generell optimalisering av driften.

Selskapets punktlighet, målt i forsinkelser utover 15 minutter				
	Norwegian	SAS	Braathens	Snitt OSL
Jan 2003	90,9 %	88,6 %	83,9 %	85,0 %
Feb 2003	87,2 %	89,6 %	85,5 %	87,3 %
Mar 2003	97,7 %	93,7 %	88,6 %	90,3 %
Apr 2003	94,7 %	93,1 %	85,7 %	89,8 %
Mai 2003	93,9 %	95,9 %	92,9 %	93,4 %
Jun 2003	90,0 %	93,8 %	89,4 %	89,7 %
Jul 2003	92,8 %	91,8 %	91,3 %	89,9 %
Aug 2003	85,8 %	90,7 %	93,3 %	90,3 %
Sep 2003	84,5 %	90,9 %	89,7 %	89,3 %
Okt 2003	82,0 %	90,6 %	89,7 %	89,0 %
Nov 2003	81,4 %	91,0 %	91,4 %	88,9 %
Des 2003	71,1 %	86,1 %	78,3 %	82,2 %
Jan 2004	76,9 %	80,5 %	86,7 %	80,6 %
Feb 2004	83,1 %	90,1 %	88,5 %	86,9 %

Corporate Governance

Selskapet har i 2003 fokusert på å utvikle selskapets styringssystemer (Corporate Governance), for å sikre eiernes, ansattes, myndigheter, kunder, leverandører og låne-/finansinstitusjoner sine interesser i selskapet.

Norwegians Corporate Governance prinsipper skal sikre at selskapet drives på en forsvarlig måte ved å:

- sørge for at lover, regler og etiske standarder overholdes
- skaffe til veie uavhengige og kvalifiserte styremedlemmer
- sørge for relevant og betimelig rapportering til aksjonærer og andre interessenter
- si styret mulighet for grundig innsikt i drift og finansielle forhold
- sikre likebehandling av aksjonærer
- vise god intern kontroll

Systemet omfatter både lovpålagte organer som skal ivareta eiernes interesser, interne organer som skal sikre at administrasjonens utøvelse av lederskap er i samsvar med interessentenes forventninger, en styringsstruktur som gir et godt samspill mellom organene og en effektiv gjennomføring av selskapets styrings- og kontrollprosesser.

Styrets sammensetning skal være slik at disse sammen innehar kompetanse og erfaring fra transportsektoren, eller andre konkurranseutsatte konsumentbransjer, betydelig kontaktnett, samt erfaring fra økonomi, finans/kapitalmarkedet og markedsføring.

Styrets møter ledes av styrets leder. Administrerende direktør og finansdirektør deltar i styremøtene. Ut over dette deltar andre i selskapets ledelse ved behov.

Styrets arbeid og plikter følger av allmennaksjeloven, selskapets vedtekter og den styreinstruks som ligger til grunn for styrets arbeid. Styrets arbeid rettes mot oppgaver innenfor strategi, organisering, kontrolloppgaver, og godkjenning av

budsjett og kvartals-/årsrapport. Styrets arbeid vil rettes mot å føre protokoll, følge opp, beslutte og diskutere forhold knyttet til ovennevnte. Spesielt av betydning er selskapets beslutninger relatert til ekspansjon, innfasing av fly og annet som øker den operasjonelle eksponering samt større investeringer

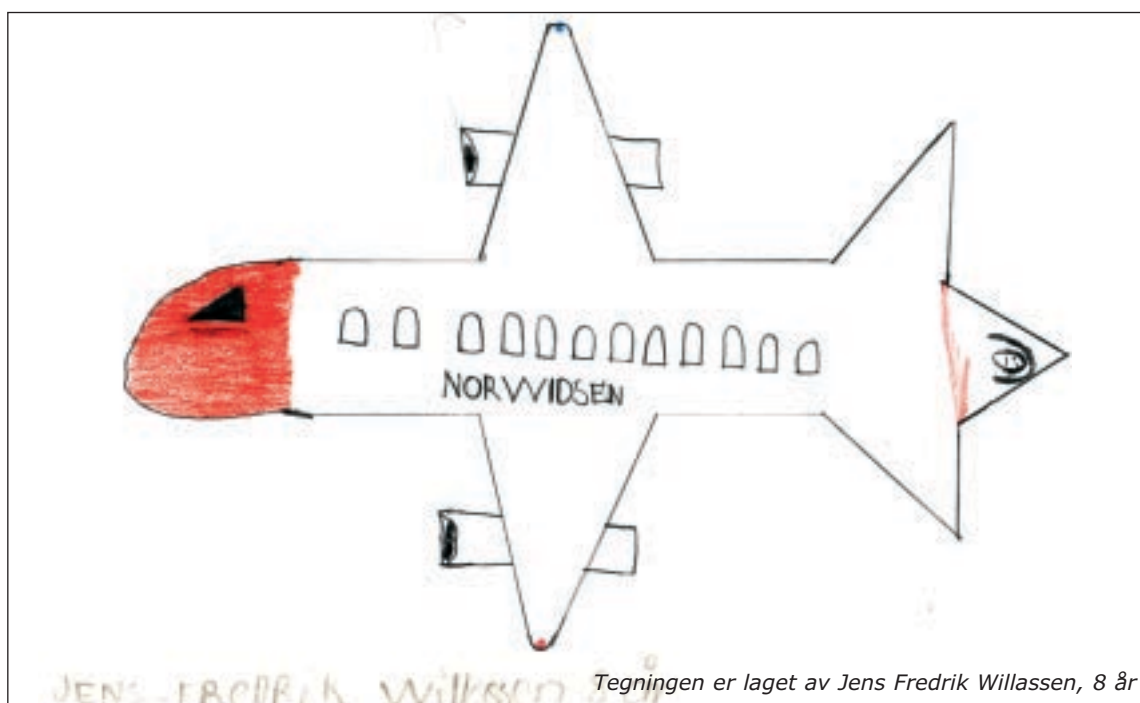
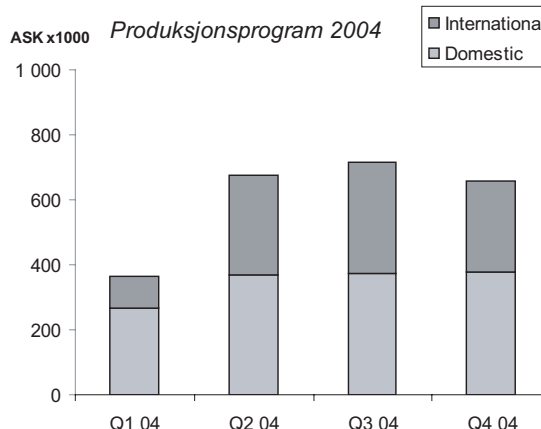
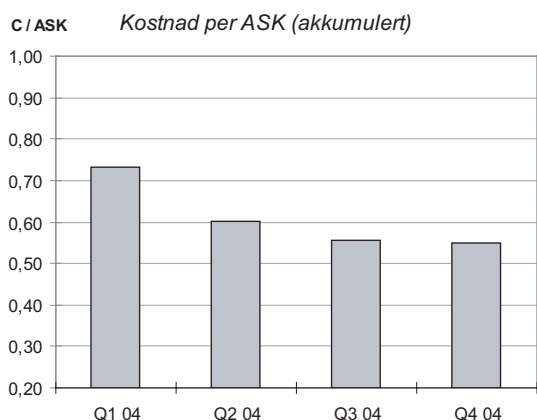
Generalforsamlingen har vedtektsfestet at egen valgkomité skal stå for utvelgelse av forslag til styremedlemmer som skal velges av generalforsamlingen.

Det er et mål for Norwegian å forvalte aksjeeiernes verdier slik at avkastningen målt som summen av utbytte og kursstigning på aksjene blir høyest mulig over tid. Dette vil gjøre selskapet til et interessant investeringsalternativ, og vil danne grunnlag for å gi selskapet tilgang på risikovillig kapital når dette skulle være ønskelig. Utbyttebetaling skal godkjennes av aksjonærene på selskapets ordinære generalforsamling.

Norwegian ønsker å øke kunnskapen om selskapet og forståelsen for bransjen i markedet. På denne måten kan selskapet skape tillit, slik at interessen fra investorer og analytikere over tid kan medvirke til en riktig prising av selskapet i aksjemarkedet. Norwegian gjør dette ved å presentere finansiell informasjon per kvartal via kvartalsrapporter og presentasjoner. I tillegg opplyser selskapet om trafikkutvikling hver måned. Informasjonen samles og er tilgjengelig på selskapets internettside www.norwegian.no

Utsikter for 2004

Med den planlagte produksjonsøkningen i 2004 forventer selskapet en ytterligere reduksjon i enhetskostnadene. Enhetskostnadene forventes å reduseres ned mot NOK 0,55. Produksjonsprogrammet fremover fordeler seg på inn og utland med hhv 57 og 43 % (målt ved ASK). Yielden forventes å bli lavere inn i andre kvartal som følge av økt gjennomsnittslengde.



Årsberetning

Styret og administrerende direktør avgir med dette årsberetning for Norwegian Air Shuttle ASA for driftsåret 2003.

Dette er Norwegian

Norwegian Air Shuttle ASA er et børsnotert flyselskap. Selskapet tilbyr per mars 2004 lavpris flyreiser på 12 innenriks- og syv utenlandsdestinasjoner. Selskapet opererer i dag åtte Boeing 737-300 fly og utvider flyparken med ytterligere tre fly i løpet av mars og april 2004. Med innfasing av nye fly starter Norwegian opp ytterligere 16 nye ruter samt øker frekvensene på etablerte ruter både i inn- og utland.

Fra selskapets etablering i 1993 frem til våren 2003 har selskapet fløyet som operatør for Braathens på Vestlandet med flytypen Fokker F-50. I september 2002 startet selskapet opp lavprisoperasjonen med seks Boeing 737-300 fly, og i løpet av de første 12 driftsmånedene fløy nesten en million passasjerer med Norwegian. I løpet av 2003 fløy 1,2 millioner passasjerer med lavprisoperasjonen.

I april 2003 startet selskapet regionale flyruter i Nord-Norge, med Fokker F-50, på rutene Bodø-Andenes-Tromsø og Tromsø-Lakselv, basert på avtale inngått med Samferdselsdepartementet. Samtidig ble oppdragene for Braathens avsluttet. I tråd med strategien om å satse på lavprisflygninger med Boeing 737 ble Fokker F-50 operasjonen avviklet ved utgangen av 2003, og selskapet er i dag et rendyrket lavpris-selskap med en enhetlig flyflåte, Boeing 737-300.

Selskapets hovedkontor ligger på Fornebu, og har i tillegg egne billettkontorer på Oslo Lufthavn Gardermoen og i Tromsø Lufthavn Langnes.

Året som gikk

I 2003 har selskapet utvidet rutetilbudet betydelig fra fire til 18 ruter, samtidig med innfasingen av to fly. Det økte rutetilbudet har gitt en vesentlig bedre utnyttelse av flyflåte med en tilsvarende nedgang i kostnadene per flytime. Selskapet har fortløpende tilpasset produksjonen og tidtabellen på rutene slik at selskapet gradvis har fått bedre driftsøkonomi og fyllingsgrad.

Lavprisselskapets ekspansjon startet i andre kvartal. Fire nye innenlandsruter ble startet i løpet av mai og juni; Oslo-Bodø, Oslo-

Harstad/Narvik, Oslo-Molde og Trondheim-Tromsø. I løpet av tredje kvartal ble rutene Oslo-Ålesund, Oslo-Alta, Bergen-Stavanger og Bergen-Trondheim startet opp.

Med utgangspunkt i den etablerte posisjonen i det norske innenriksmarkedet, har selskapet oppnådd ytterligere vekst gjennom å etablere ruter rettet mot fritidsreisende til tradisjonelle syden- og storbydestinasjoner i utlandet. Denne ekspansjonen har også vært motivert ut fra behovet for en økt utnyttelse av flyflåten. Senvinteren 2003 startet selskapet flygninger på fritidsdestinasjoner i Spania og Portugal. Flygninger til London (Stansted), Stockholm og Grenoble ble startet opp i henholdsvis juni, september og desember.

Interessen for Norwegians ruter har vært stor og i løpet av 2003 fraktet selskapet 1.234.547 passasjerer i inn- og utland, og oppnådde en gjennomsnittlig fyllingsgrad på 62,5 %. Selskapets lavprisoperasjon hadde sitt første positive resultat (EBIT) i juni måned.

I løpet av året har selskapet fått flere av sine ansatte med på eiersiden. Selskapets ledelse og fagforeningene i Norwegian ble gjennom drøftelser sommeren 2003, enige om igangsetting av kostnadsreducerende tiltak og muligheter for frivillige lønnsreduksjoner i forbindelse med et opsjons-/aksjeprogram. Dette resulterte i "lønnsfrys" i selskapet for alle ansatte fra 1. april 2003 til 1. april 2004. Etter godkjenning i generalforsamlingen innførte selskapet et frivillig opsjons-/aksjeprogram basert på lønnsreduksjoner.

Høsten 2003 tok styret den beslutning å gjennomføre en offentlig emisjon samt børsnotere selskapet på Oslo Børs. Etter en vellykket emisjon, med stor interesse fra investorer i Norge og utlandet, kunne selskapet den 18. desember 2003 se selskapets aksjer omsettes på Oslo Børs. I emisjonen hentet selskapet inn NOK 250 millioner.

Organisasjon, arbeidsforhold og miljø

Selskapet har ved utgangen av året 385 ansatte, som utgjør 362 årsverk. I forbindelse med innfasing av ytterligere tre fly i 2004, har selskapet gått til ansettelse av flere piloter og kabinansatte. Disse vil tiltre i første kvartal 2004.

Selskapet har i 2003 fortsatt vært i en oppstartsfase med rekruttering og turnover i selskapet på 2,62 % er å betrakte som meget

lav. Selskapet har igangsatt en handlingsplan for HMS med vekt på å være forebyggende på sykefravær og arbeidsmiljø. Det er i 2003 etablert bedriftshelsetjeneste og en avtale med Trygdekontorets senter for inkluderende arbeidsliv. Totalt sykefravær for året 2003 var 5,99 % mot 4,8 % i 2002.

Av selskapets ansatte er 55,3 % menn og 44,7 % kvinner. På pilotsiden utgjør hovedvekten menn og på kabinsiden er det et flertall kvinnelig ansatte. De aller fleste ansatte er knyttet til tariffavtaler for de enkelte stillingskategorier og lønnes likt i henhold til disse. På funksjonærsiden og på ledernivåer er det utarbeidet et lønssystem som baseres på graden av ansvar og kvalifikasjoner til den enkelte stilling. Kvinner og menn lønnes ut fra like vilkår. Selskapet har hatt en bevisst personalpolitikk knyttet til å få ansatte av begge kjønn og forskjellige aldersgrupper.

Selskapets virksomhet er av natur energi- krevende og medfører også ulemper i form av støy. Flyflåten er imidlertid av en beskaffenhet og standard som gjør at miljøbelastningen ligger innenfor alle normer for flytrafikk.

Etter styrets oppfatning har selskapet fulgt alle pålegg som er nødvendig for å begrense forurensing av det ytre så vel som det indre miljø.

Flysikkerhet og beredskap

Året 2003 har forløpt uten hendelser som har medført stor risiko. Selskapet har hatt hendelser som har vært rapporteringspliktige til luftfartsmyndighet. Dette er hendelser som rutinemessig rapporteres i henhold til retningslinjer gitt i luftfartsbestemmelsene.

Selskapet ble startet for over 10 år siden, og har ikke hatt alvorlige ulykker eller hendelse som har forvoldt skade på passasjerer eller besetning. Det har ikke vært registrert skader eller arbeidsulykker på bakken som har medført noen større skader eller uførhet på personer. En proaktiv holdning til forebyggelse av ulykker og hendelser vurderes som svært viktig. Flysikkerheten ivaretas gjennom de treningsprogrammer som alle besetningsmedlemmer må gjennomgå ved ansettelse og de årlige treningsprogrammene de gjennomfører med etterfølgende tester og kvalifikasjonskrav. Alle programmer, tester og kvalifikasjonskrav er godkjent av Luftfartstilsynet.

På samme måte ivaretas flysikkerheten ved at flyene er gjenstand for et stringent

vedlikeholds- og inspeksjonsprogram i henhold til fabrikantens anbefalinger og Luftfartstilsynets godkjenninger. Flysikkerheten ivaretas gjennom selskapets investeringer i tiltak og utstyr som fremmer flysikkerheten.

All trening er direkte orientert mot flysikkerhet og unngåelse av hendelser og ulykker. Et anvendelig verktøy i denne sammenheng er det rapporteringssystemet som flybesetningene benytter for å meddele avvik, slik at selskapets ledelse blir gjort oppmerksom på dette og kan ta de nødvendige forholdsregler for å forhindre potensielle hendelser.

Selskapets piloter og flyene (Boeing 737-300), er godkjent for instrument-innflygninger i CAT II/IIIA værforhold (tåke) på lik linje med andre selskaper. Denne type godkjenning krever spesielle trenings- og oppfølgingsprogrammer. Selskapet utfører dette som en del av de to årlige simulator-treningene som pilotene må gjennomføre.

Styrets sammensetning

På selskapets generalforsamling den 14. mai ble antall medlemmer i styret endret til seks personer, hvorav to er representanter for de ansatte. To styremedlemmer, inkludert styrets leder, fratrudd etter eget ønske på generalforsamlingen. Tidligere styremedlem Brynjar Forbergskog ble valgt som styreleder ved styrets konstituering. På ekstraordinær generalforsamling den 24. november ble to nye styremedlemmer valgt, hvorav den ene erstattet et tidligere styremedlem. Disse tiltrådte styret fra 18. desember, og styret består i dag av syv medlemmer hvorav to representerer de ansatte. I ekstraordinær generalforsamling 24. november ble det besluttet å erstatte bedriftsforsamlingen ved å ut øke de ansattes representanter i selskapets styre til totalt tre styremedlemmer.

Generalforsamlingen har vedtektsfestet at egen valgkomite skal stå for utvelgelse av forslag til styremedlemmer som skal velges av generalforsamlingen.

Kommentarer til resultatregnskapet

Årets samlede driftsinntekter utgjorde for 2003 NOK 958,6 millioner mot NOK 386,5 millioner i 2002. Selskapet har i 2003 hatt NOK 1.016,8 millioner i kostnader hvilket har ført til et driftsunderskudd på NOK 58,2 millioner i 2003. Ordinært resultat før skattekostnad ble et underskudd på NOK 59,0 millioner. Årsresultatet ble således et underskudd på NOK 42,7 millioner etter at

regnskapet er godskrevet positiv skattekostnad på NOK 16,3 millioner.

Den kraftige veksten (148 %) i selskapets inntekter sammenlignet med 2002 henger sammen med oppstarten av lavprisoperasjonen i 2002 og kraftige ekspansjon gjennom 2003. Økningen i selskapets driftskostnader (121 %) henger tilsvarende sammen med ekspansjonen av lavprisoperasjonen.

Lavprisoperasjonen hadde et tap for året på NOK 55,2 millioner før avskrivninger (EBITDA). Resultatutviklingen har gjennom året vært positiv og i fjerde kvartal gikk lavprisoperasjonen i break-even. Trafikkutviklingen (RPK) har vært over forventningene, og har øket med 84 % i forhold 2002 (2002 annualisert) samtidig som fyllingsgraden (kabinfaktoren) har øket med 10 prosentpoeng i forhold til 2002. Enhetsinntekten, yielden, ble redusert med 20 % fra NOK 1,43 i 2002 til NOK 1,14 i 2003. Reduksjonen i enhetsinntekten henger sammen med ekspansjonen i 2003, øket gjennomsnittlig sektorlengde samt øket konkurranse i markedet.

Distribusjonskostnadene har blitt vesentlig rasjonalisert gjennom året og er redusert med 47 % sammenlignet med fjerde kvartal 2002. Tilsvarende har enhetskostnadene blitt redusert vesentlig i løpet av året, også som følge av ekspansjonen og bedre utnyttelse av produksjonskapasiteten. Enhetskostnaden ble redusert 20 % fra NOK 0,95 per ASK i 2002 til NOK 0,76 i 2003 (før avskrivninger).

Flygningene med Fokker F-50 i Nord-Norge hadde i den ni måneder lange driftsperioden svak utvikling, og bidro til et samlet tap for året (EBITDA) på NOK 17 millioner. Relatert til Fokker F-50 operasjonen har selskapet i løpet av året belastet driftsresultatet med nedskrivninger av verdien på tre eide Fokker F-50 fly, som utgjorde NOK 24,3 millioner i 2003.

Selskapet har i løpet av 2003 terminert den del av virksomheten som var knyttet til kontraktsflygningene for Braathens (Vestlandsoperasjonen). Terminering av Vestlandsoperasjonen og restruktureringskompensasjon for dette mottatt fra Braathens ble inntektsført ved utgangen av første kvartal 2003. De beregnede restruktureringskostnadene er kostnadsført tilsvarende ved avtalens utløp i første kvartal. Kompensasjonen gav et netto bidrag på NOK 36,2 millioner regnskapsført i 2003.

Personalkostnadene har øket med 67 % gjennom året og henger sammen med

nyansettelser både administrativt og operativt som følge av lavprisoperasjonens ekspansjon (antall ansatte øket fra 198 til 341, 72 %). Flygende personell knyttet til Fokker F-50 operasjonen har gradvis blitt overflyttet og konvertert til lavprisoperasjonen i takt med ekspansjonen.

Avskrivningene var på NOK 10,1 millioner og relaterer seg til varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, hvorav sistnevnte inkluderer selskapets Backoffice -system samt branding av varemerke Norwegian.

Kommentarer til Balansen

Eiendeler

Selskapets totale eiendeler har øket med 138 % fra NOK 220,4 millioner til NOK 524,5 millioner i 2003. Økningen henger i det vesentlige sammen med gjennomført emisjon i desember 2003, hvor NOK 235,1 millioner i netto emisjonsproveny ble tilført selskapet.

Økningen i immaterielle eiendeler henger sammen med systemutvikling av Backoffice-systemer og billettløse reiser. Varige driftsmidler er redusert som følge av at den bokførte verdien på tre eide Fokker F-50 er nedskrevet med NOK 24,3. Nedskrivningen følger av forhandlinger om salg av flyene som har pågått siden tredje kvartal 2003, og reflekterer etter nedskrivningen markedsverdi. Driftsløsøre, inventar m.v. har øket som følge av selskapets vekst og ekspansjon.

Langsiktige fordringer er knyttet til depositum på fly med operasjonelle leaser og er endret iht. valutakurs på balansedagen.

Kundefordringene er øket med 189 % til NOK 56,9 millioner hvilket henger sammen med Selskapets vekst, øket omsetning og salg på over 24 tilgjengelige ruter (fire ruter i 2002).

Kontantbeholdningen er ved årets slutt NOK 314 millioner som inkluderer emisjonsproveny. Selskapets likviditetssituasjon er tilfredsstillende med positiv arbeidskapital.

Egenkapital

Egenkapitalen øket med NOK 192 millioner til NOK 264 millioner som følge av emisjon på NOK 234 millioner og årets resultat som var et tap på NOK 43 millioner. Selskapet har en egenkapitalandel på 50 %. Avkastning på bokført egenkapital utgjorde - 16 % sammenlignet med - 73 % i 2002.

Gjeld

Av den totale gjelden er langsiktig gjeld NOK 20,7 millioner i sin helhet knyttet til finansielle leasingavtaler. I henhold til

gjeldende regnskapsregler balanseføres den fremtidige leasingforpliktelsen. Leasingkostnaden omregnes til renter og avdrag og føres mot balanseført gjeld.

Økningen i avsetninger for periodisk vedlikehold henger sammen med økt produksjon, og at selskapets vedlikeholdsprogram først belaster avsetningene i 2004 i vesentlig grad.

Kortsiktig gjeld har øket med NOK 90,1 millioner til NOK 197,5 millioner i 2003. Økningen henger sammen med selskapets ekspansjon og nær doblet produksjon sammenlignet med 2002. Trafikkavregningsgjelden er øket som følge av forhåndssalg på 24 ruter sammenlignet med fire ruter i tilsvarende periode i 2002.

Kommentarer til Kontantstrømoppstillingen

Selskapet ble tilført NOK 61,5 millioner fra operasjonelle aktiviteter sammenlignet med NOK -4,5 millioner i 2002. Totale investeringer var på NOK 28,6 millioner og vesentlig lavere enn i oppstartsåret 2002. Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter ble NOK 218,0 millioner etter emisjon og nedbetaling av langsiktig gjeld (finansiell lease).

Utbytte

Selskapet har i 2003 rapportert negative resultater. Som følge av emisjonens formål om blant annet styrket finansiell stilling, generelle utviklingen i konkurranse-situasjonen og i flybransjen foreslår derfor styret at det ikke deles ut utbytte for driftsåret 2003.

Utsikter for 2004

Selskapet har hatt en positiv trafikkutvikling for januar og februar. Yielden for de to

månedene er lavere enn fjerde kvartal 2003. Den lavere yielden sees delvis sammen med øket konkurranse. Utleggelsen av gratisbilletter i forbindelse med feiring av første driftsår har vært med på å gi en lavere enhetsinntekt i denne perioden.

Norwegian fortsetter å ekspandere i 2004 og vil fra og med april øke produksjonen vesentlig ved bruk av ytterligere tre fly som fases inn i mars og april. Etter dette vil den totale flyparken komme opp i 11 fly. Ekspansjonen muliggjør enda bedre utnyttelse av flyflåten og crew, og vil være med på å redusere enhetskostnadene. Selskapet har i løpet av første kvartal 2004 lansert flyginger til flere nye destinasjoner og planlegger oppstart av 12 ruter i begynnelsen av andre kvartal.


Den 1. mars ble det innført 6 % merverdiavgift på persontransport innenlands, og tilsvarende 24 % fradrag for inngående merverdiavgift. Dette innebærer at selskapet får fradragsrett for inngående avgift ved kjøp av avgiftspliktige varer og tjenester. Fradragsretten for inngående avgift fjerner den konkurransevridende effekten som har vært mellom selskaper som produserer egne støttetjenester, og de som har outsourcet slike tjenester, og som har virket til Norwegians disfavør.

I henhold til regnskapslovens § 3-3 bekrefter styret at årsregnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift. Til grunn for denne vurderingen ligger selskapets strategi, finansielle situasjon og foreliggende budsjetter.

Disponering av årets resultat

Virksomhetens underskudd for 2003 på NOK 42.745.964 foreslås dekket av overkursfond.

Fornebu, 23. mars 2004.

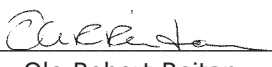

Brynjar Forbergskog
(styrets leder)



Erik G. Braathen

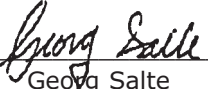

Berit Slåtto Neerbye


Bjørn Kjos
(daglig leder)


Bjørn Kise


Ole Robert Reitan


Halvor Vatnar
(ansattes representant)


Georg Salte
(ansattes representant)

RESULTATREGNSKAP

Norwegian Air Shuttle ASA Resultatregnskap

NOK 1 000		2003	2002	2001
NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
2	Salgsinntekt	922 424	386 483	177 108
20	Restruktureringsinntekt	36 189		
	Sum driftsinntekter	958 613	386 483	177 108
3	Driftsavhengige kostnader	745 421	298 736	93 843
4,12	Lønnskostnad	180 001	107 853	66 037
5,6	Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	10 098	5 805	3 828
6	Nedskrivning	24 270		
	Annen driftskostnad	57 012	47 874	8 631
	Sum driftskostnader	1 016 803	460 269	172 340
	Driftsresultat	-58 190	-73 786	4 768
	FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER			
	Renteinntekt	2 966	1 408	717
	Rentekostnad	-782	-1 034	-804
	Annen finanskostnad	-3 011	1 663	-198
	Netto finansresultat	-827	2 037	-285
	Ordinært resultat før skattekostnad	-59 017	-71 749	4 483
14	Skattekostnad på ordinært resultat	-16 271	-19 889	1 275
	Ordinært resultat	-42 746	-51 860	3 209
	ÅRSRESULTAT	-42 746	-51 860	3 209
11	Resultat pr aksje	(4,05)	(7,50)	0,62
11	Utvannet resultat pr aksje	(4,05)	(7,50)	0,62

BALANSE

Norwegian Air Shuttle ASA Balanse pr 31. desember


NOK 1 000		2003	2002	2001
NOTE	EIENDELER			
	Anleggsmidler			
	Immaterielle eiendeler			
5	Andre immaterielle eiendeler	19 639	11 135	
14	Utsatt skattefordel	43 340	21 283	1 395
	Sum immaterielle eiendeler	62 980	32 418	1 395
6	Varige driftsmidler			
	Bygninger		424	150
	Fly	24 667	35 364	
	Installasjoner på leide fly	2 761	1 315	1 008
	Reservedeler	4 248	9 383	9 197
	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	17 881	9 897	2 674
	Sum varige driftsmidler	49 557	56 383	13 029
	Finansielle anleggsmidler			
	Investeringer i aksjer og andeler	170		
8	Andre langsiktige fordringer	13 868	14 354	22
	Sum finansielle anleggsmidler	14 038	14 354	22
	Sum anleggsmidler	126 575	103 155	14 446
	Omløpsmidler			
7	Varer	2 435	8 823	7 428
	Fordringer			
	Kundefordringer	56 850	19 669	7 688
18	Andre fordringer	24 590	25 490	2 883
	Sum fordringer	81 439	45 159	10 571
17	Bankinnskudd, kontanter o.l.	314 036	63 237	7 871
	Sum omløpsmidler	397 911	117 219	25 870
	SUM EIENDELER	524 486	220 374	40 316

BALANSE

Norwegian Air Shuttle ASA Balanse pr 31. desember


NOK 1 000		2003	2002	2001
NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD			
	Egenkapital			
	Innskutt egenkapital			
9,10	Aksjekapital	1 809	790	400
10	Overkursfond	261 724	70 367	
	Sum innskutt egenkapital	263 532	71 157	400
	Opptjent egenkapital			
10	Annen egenkapital			6 718
	Sum opptjent egenkapital			6 718
	Sum egenkapital	263 532	71 157	7 118
	Gjeld			
	Avsetning for forpliktelser			
12	Pensjonsforpliktelser	16 708	2 365	608
15	Avsetning for periodisk vedlikehold	26 067	7 363	679
	Sum avsetninger for forpliktelser	42 775	9 729	1 288
	Annen langsiktig gjeld			
13,16	Annen langsiktig gjeld	20 652	32 050	
	Sum annen langsiktig gjeld	20 652	32 050	
	Kortsiktig gjeld			
	Leverandørgjeld	57 676	44 625	4 665
	Trafikkavregningsgjeld	69 604	24 470	
	Betalbar skatt			3 064
	Skyldige offentlige avgifter	13 738	11 529	5 202
	Annen kortsiktig gjeld	56 509	26 815	18 978
	Sum kortsiktig gjeld	197 526	107 438	31 910
	Sum gjeld	260 953	149 216	33 198
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	524 486	220 374	40 316


Fornebu, 23. mars 2004.



Brynjar Forbergskog
(styrets leder)


Bjørn Kise

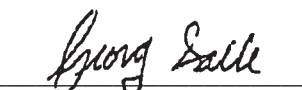

Erik G. Braathen


Ole Robert Reitan


Berit Slåtto Neerbye


Halvor Vatnar
(ansattes representant)


Bjørn Kjos
(daglig leder)


Georg Salte
(ansattes representant)

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Norwegian Air Shuttle ASA Kontantstrømoppstilling

NOK 1 000	2003	2002	2001
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:			
Ordinært resultat før skattekostnad	-59 017	-71 749	4 483
Periodens betalte skatt		-3 064	-3 213
Av- og nedskrivninger	34 368	5 805	3 828
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	14 343	1 757	1 821
Effekt av valutakursendringer		-1 942	
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	361		1 332
Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-25 812	26 583	-2 733
Endring i trafikkavregningsgjeld	45 134	24 470	
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	52 121	13 596	2 135
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	61 498	-4 544	7 654
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:			
Utbetalinger til depositum	964	-14 350	
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-18 232	-11 209	-5 292
Utbetalinger til investering i immatrielle eiendeler	-11 199	-11 285	
Innbetalinger fra investeringer i finansielle anleggsmidler		18	
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	-170		-6 763
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-28 637	-36 826	-12 055
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER:			
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-11 397	-6 263	
Innbetalinger ved opptak av ny kortsiktig gjeld			7 729
Netto endring i kassekreditt			-10
Innbetaling av egenkapital	229 335	102 999	
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	217 938	96 737	7 719
Effekt av valutakursendringer på bankinnskudd, kontanter o.l.			
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	250 799	55 366	3 317
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	63 237	7 871	4 554
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.	314 036	63 237	7 871

NOTER TIL REGNSKAP

Norwegian Air Shuttle ASA

Noter til årsregnskapet 2003

Note 1 Regnskapsprinsipper

Regnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

Utarbeidelse av regnskap medfører bruk av estimater og forutsetninger som påvirker de rapporterte beløp. Det endelige resultatet kan avvike fra de benyttede estimater. Spesielt for flybransjen gjelder estimat brukt i forbindelse med avregning av Interlining. For Selskapet vil interlining i det vesentlige være avsluttet ved utgangen av 2003. Forsinkelser med implementering av IT systemer for Boeing 737 operasjonen har medført et større bruk av estimater og manuelle kontroller enn forutsatt i årets første måneder. Ved utgangen av tredje kvartal er nevnte IT systemer i daglig drift og selskapet bruker estimater og forutsetninger som normalt ved utarbeidelse av regnskap.

Selskapet ble fisjonert med regnskapsmessig virkning pr 1. januar 2002. Norwegian Air Shuttle Holding AS (senere Lufttransport Holding AS) ble skilt ut fra den øvrige del av selskapet som fortsetter som et rent driftsselskap. Den delen som ble utfisjonert besto av aksjene i Lufttransport AS og Lufttransport Svenska AB samt leasingkontrakter for tre Fokker 50 fly. Leasingkontraktene var inngått med Elcon Finans AS. Disse leasingkontraktene er senere overdratt fra Norwegian Air Shuttle Holding AS tilbake i Norwegian Air Shuttle AS. Fisjonen er regnskapsmessig gjennomført etter kontinuitetsprinsippet.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost. Dersom virkelig verdi av anleggsmidler er lavere enn balanseført verdi og verdifallet forventes ikke å være forbigående, er det foretatt nedskrivning til virkelig verdi. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives lineært over den økonomiske levetiden.

Omløpsmidler er vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Annen langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld er vurdert til nominell verdi.

Salgsinntekter

Inntekter fra passasjertrafikken bokføres på grunnlag av reiste passasjerer. Verdien av solgte, men ikke benyttede billetter på balansedagen er rapportert som trafikkavregningsgjeld. En del av billettinntektene stammer fra avregning mot andre flyselskaper. Det er etterslep i disse oppgjørene og både antall og gjennomsnittspris regnskapsføres løpende etter beste estimat. Det samme gjelder inntektsføring av billetter som ikke er refunderbare og som heller ikke er benyttet.

Øvrige inntekter registreres i den periode hvor en vare er levert eller tjenesten er utført.

Eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta i balansen er omregnet til balansedagens kurs. Resultatposter er omregnet etter kursen på transaksjonstidspunktet.

Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler, herunder utgifter til utvikling, balanseføres når det er sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene knyttet til eiendelene vil tilflyte selskapet og anskaffelseskost kan måles pålitelig.

Immaterielle eiendeler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig. Immaterielle eiendeler nedskrives til virkelig verdi dersom de forventede økonomiske fordelene ikke dekker balanseført verdi og eventuelle gjenstående tilvirkningsutgifter.

Leieavtaler vedrørende driftsmidler

Driftsmidler som leies på betingelser som i det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til selskapet (finansiell leasing), balanseføres under varige driftsmidler og tilhørende leieforpliktelse medtas som forpliktelse under rentebærende langsiktig gjeld til nåverdien av leiebetalingene. Driftsmidlene avskrives planmessig, og forpliktelsen reduseres med betalt leie etter fradrag for beregnet rentekostnad.

For driftsmidler som er balanseført, vil periodisk vedlikehold være reflektert i driftsmidlenes avskrivningsplan.

I de tilfeller hvor selskapet har en operasjonell lease, vil selskapets forpliktelser til periodisk vedlikehold ut over det kontraktsfestede nivået fremkomme som en avsetning.

Andre fordringer klassifisert som anleggsmidler

Andre fordringer er balanseført til anskaffelseskost. Andre fordringer nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående.

Varer

Varebeholdning som består av forbruksmateriell, vurderes til laveste av anskaffelseskost og netto salgsverdi hensyntatt ukurans. Anskaffelseskost tilordnes etter FIFO metoden.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Bankinnskudd, kontanter o.l.

Bankinnskudd, kontanter o.l. inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

Pensjoner

Ved regnskapsføring av pensjon er lineær opptjeningsprofil og forventet sluttlønn som opptjeningsgrunnlag lagt til grunn. Estimatavvik og virkningen av endrede forutsetninger amortiseres over forventet gjenværende opptjeningsstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av endringer i pensjonsplan fordeles over gjenværende opptjeningsstid. Arbeidsgiveravgift er inkludert i tallene. Pensjonsmidlene vurderes til virkelig verdi.

Skatter

Skattekostnaden sammenstilles med regnskapsmessig resultat før skatt. Skatt knyttet til egenkapitaltransaksjoner er ført mot egenkapitalen. Skattekostnaden består av betalbar skatt (skatt på årets direkte skattepliktige inntekt) og endring i netto utsatt skatt. Utsatt skatt og utsatt skattefordel er presentert netto i balansen.

Endring av regnskapsprinsipp og sammenligningstall

Selskapet har i 2002 og 2003 økt sin virksomhet betraktelig ved å gå inn på et nytt tilhørende marked fra september 2002. Dette har medført at tallene som vises fra 2001, 2002 og 2003 ikke vil være direkte sammenlignbare.

Avvikling av Fokker-50 operasjonen

Terminering av Vestlandsoperasjonen og kompensasjon for dette mottatt fra Braathens ble inntektsført ved utgangen av første kvartal 2003. Frikjøpsbeløpet anses opptjent ved avtalens utløp som er 31. mars 2003, og ble inntektsført tilsvarende. Inntektsføringstidspunktet er styrende for kostnadsføring, og de beregnede restruktureringskostnadene er kostnadsført tilsvarende ved avtalens utløp. Kompensasjonen dekker de kostnader som forventes å resultere fra avviklingen av Fokker 50 operasjonen.

Opsjoner

Selskapet startet et opsjons-/aksjeprogram for ansatte i september 2003. Opsjonsprogrammet er regnskapsført etter egenverdimodellen. Dette innebærer at verdien av opsjonene måles som forskjellen mellom markedsverdi og utøvelseskurs på tildelingstidspunktet. Egenverdien kostnadsføres som lønnskostnad over opptjeningsperioden. Differansen mellom markedsverdi og utøvelseskurs tilsvarer i prinsippet den ansattes reduksjon i lønnsvederlag pr tildelte aksje.

Note 2 Salgsinntekt

NOK 1.000	2003	2002	2001
<u>Pr aktivitet</u>			
Avtalefestet flyvning	45 616	176 179	165 373
Passasjerbefordring	851 260	208 236	-
Kompensasjon fra Samferdselsdepartementet	18 506	-	-
Andre inntekter	7 042	2 068	11 735
Restruktureringsinntekter	36 189	-	-
Sum	958 613	386 483	177 108
<u>Pr geografisk marked:</u>			
Norge	892 229	363 081	177 023
Andre EU-land	66 384	23 402	85
Sum	958 613	386 483	177 108

Selskapet vant i 2002 anbudet for staten for operasjon på tre tilskuddsruter i Nord-Norge. Kontrakten ga Norwegian enerett og plikt til å trafikere ruteområdene innenfor kontraktperioden i samsvar med spesifikasjoner fra Samferdselsdepartementet mot en fast kompensasjon. Kontraktflygningene ble gjennomført fra 1. april 2003 og ut året. Kontrakten ble avsluttet ved utgangen av 2003 i tråd med at selskapet valgte å avvikle sin Fokker F-50 operasjon.

Note 3 Driftsavhengige kostnader

NOK 1.000	2003	2002	2001
Salg/distribusjonskostnader	81 418	22 982	-
Flydrivstoff	121 122	30 864	937
Flylease *	79 262	34 282	24 714
Luftfartsavgifter	141 731	38 616	1 822
De-icing	17 167	5 782	-
Handling	133 977	36 132	1 493
Teknisk flyvedlikehold	101 943	66 998	44 428
Andre driftsavhengige kostnader	68 801	63 080	20 449
Sum	745 421	298 736	93 843

* Flylease i 2002 er oppgitt eks wetlease

Note 4 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte m.m.

NOK 1.000	2003	2002	2001
Lønn	134 801	85 398	47 792
Arbeidsgiveravgift	22 124	12 883	8 048
Pensjonskostnader	16 038	8 433	6 787
Andre ytelser	7 038	1 139	3 410
Sum	180 001	107 853	66 037
Gjennomsnittlig antall ansatte	341	198	116

Ytelser til ledende personer 2003	Lønn	Pensjonspremie	Annen godtgjørelse
Daglig leder	1 061 078	95 997	9 346

Daglig leder har ikke resultatlønn eller etterlønsavtale. Daglig leder inngår i opsjonsprogrammet som gir de ansatte, mot å gå ned i lønn, rett til å tegne aksjer i selskapet. Daglig leder har tegnet 5.720 opsjoner under dette programmet.

Det er ikke utbetalt styrehonorar i 2003. Tidligere styreformann i selskapet har fått kompensasjon for arbeid som går utover styrets arbeidsområde. Dette utgjør kr 75.000.

Revisor:

Godtgjørelse til Deloitte Statsautoriserte Revisorer AS og samarbeidende selskaper utgjør i 2003 kr 600.000 for revisjon og kr 1.015.000 for revisjonsrelaterte tjenester.

Note 5 Immaterielle eiendeler

NOK 1.000	Programvare	Varemerke	SUM
Anskaffelseskost 01.01.03	6 694	4 591	11 285
Tilgang	11 199	-	11 199
Anskaffelseskost 31.12.03	17 893	4 591	22 484
Akkumulerte avskrivninger 31.12.03	1 776	1 069	2 845
Bokført verdi pr. 31.12.03	16 117	3 522	19 639
Årets avskrivninger	1 776	919	2 694
Økonomisk levetid	3-4 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Aktiverte immaterielle eiendeler er relatert til eksterne konsulentkostnader ved utvikling av eget bestillingssystem for billettlose reiser, BONO, ReiseX, SMS- og bedriftskanal og økonomirapporteringssystem samt kostnader til utvikling og lansering av merkenavn. Avskrivningen av BONO blir startet etter hvert som den enkelte delfunksjon blir ferdig.

Note 6 Varige driftsmidler

NOK 1.000					Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	SUM
	Bygninger	Fly *	Installasjon på leide fly	Reserveder		
Anskaffelseskost 01.01.03	893	37 704	1 892	19 551	16 922	76 962
Tilgang kjøpte driftsmidler		781	2 698	1 540	12 835	17 853
Avgang solgte/vrakede driftsmidler	-893	-1 590				-2 483
Reklassifisering fra varelager		8 823				8 823
Reklassifisering fra installasjon/reserveder		18 315	-1 610	-16 705		
Anskaffelseskost 31.12.03		64 032	2 980	4 385	29 756	101 154
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.03	470	2 340	577	10 168	7 025	20 580
Akk. avskrivninger solgte/vrakede driftsmidler	-532	-396				-928
Årets avskrivninger	63	2 406		137	4 798	7 403
Årets nedskrivninger		24 270				24 270
Reklassifisering		10 745	-358	-10 168	53	272
Akkumulerte av- og nedskrivninger 31.12.03		39 366	219	137	11 875	51 597
Bokført verdi pr. 31.12.03		24 667	2 761	4 248	17 881	49 557

* Fly er behandlet som finansiell leasing

Økonomisk levetid	5 år	4-10 år	6 år	3-5 år
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær
Restverdi	0 %	0 %	25 %	0 %

	Fly	Biler	SUM
Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler	82 480	632	83 112

Leieavtalene på Boeing 737 flyene varer i fem år fra inngått dato. Seks av flyene ble levert i 2002 mens ytterligere to er levert i 2003. Ved utgangen av året utgjør løpende leie kr 82,5 millioner på årsbasis. For Boeing 737 vil leien bli justert i løpet av leieperioden. Økningen vil tilsvare den forventede kostnadsutviklingen i perioden. Leiekostnaden bokføres løpende i henhold til inngått avtale.

Selskapet har tre leasingkontrakter med Elcon for Fokker F-50 fly som regnskapsmessig er behandlet som finansiell leasing. Leasingavtalene er forlenget for to nye år og avtalene som tidligere var i USD er gjort om til norske kroner. Flyene ble tatt ut av kommersiell drift i forbindelse med at Vestlandsoperasjonen ble avsluttet i første kvartal 2003. Det er ikke foretatt avskrivninger av flyene etter at de ble tatt ut av drift. Installasjoner, reserveder og varelager knyttet til Fokker F-50 flyene er reklassifisert sammen med flyene. Flyene er nedskrevet til antatt markedsverdi.

Note 7 Varer

NOK 1.000	2003	2002	2001
Forbruksmateriell *	1 831	8 514	7 345
Modifikasjonsutstyr	604	308	83
Sum	2 435	8 823	7 428

* Forbruksmateriell og modifikasjonsutstyr for F-50 flyene er reklassifisert til varige driftsmidler

Note 8 Fordringer med forfall senere enn ett år

NOK 1.000	2003	2002	2001
Langsiktig fordring på ansatte	-	4	22
Depositum	12 391	14 350	-
Andre langsiktige fordringer	1 478	-	-
Sum	13 868	14 354	22

I forbindelse med oppstart av lavprisoperasjonen har selskapet inngått avtaler om innbetaling av depositum som sikkerhet for selskapets forpliktelser ovenfor enkelte av leverandørene. Dette gjelder blant annet som sikkerhet for leasingforpliktelser og luftfartsavgifter. Innbetalt depositum i valuta er omregnet til balansedagens kurs.

Note 9 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen i selskapet pr 31.12.03 består av følgende aksjeklasser:

	Antall	Pålydende	Bokført
A-aksjer	18 085 230	0,1	1 808 523

Eierstruktur

De største aksjonærene i selskapet pr 31.12.03 var:

	A-aksjer	Eierandel	Stemmeandel
Kjos, Bjørn	2 860 000	15,81 %	15,81 %
Luftransport AS	1 345 630	7,44 %	7,44 %
KLP Forsikring Aksje	750 000	4,14 %	4,15 %
JPMorgan Chase Bank Omnibus Lending Account	670 200	3,70 %	3,71 %
Torghatten Trafikkselskap ASA	653 250	3,61 %	3,61 %
Ankerløkken Holding AS	520 000	2,87 %	2,88 %
Ojada AS	510 500	2,82 %	2,82 %
Nord-Norsk Finans AS	435 500	2,40 %	2,41 %
Deutsche Bank AG, Clients Account	350 000	1,93 %	1,94 %
JPMorgan Chase Bank S/A CMBLSA Re Omnibus	350 000	1,93 %	1,94 %
Fund 110 Citibank N.A.	350 000	1,93 %	1,94 %
Klev, Svein	330 000	1,82 %	1,82 %
Luftransport Holding AS	324 090	1,79 %	1,79 %
Eggen, Arne	273 000	1,50 %	1,51 %
Kise, Bjørn	260 000	1,43 %	1,44 %
Eskeidal, Svein	260 000	1,43 %	1,44 %
JPMorgan Chase Bank, Clients Treaty Account	244 000	1,34 %	1,35 %
Carnegie Aksje Norge	239 000	1,32 %	1,32 %
Skagen Vekst	235 750	1,30 %	1,30 %
Carnegie Aksje Norge	230 890	1,27 %	1,28 %
Øvrige	6 893 420	38,12 %	38,12 %
Totalt antall aksjer	18 085 230	100 %	100 %

Aksjer og indirekte kontrollerte poster eiet av medlemmer i styret, daglig leder og ledende ansatte:

Navn	Verv	Aksjer ¹⁾	Opsjoner
Brynjar Forbergskog	Styreformann	43 550	-
Erik Braathen	Styremedlem	510 500	-
Bjørn Kise	Styremedlem	260 000	-
Halvor Vatnar	Styremedlem	5 460	2 990
Georg Salte	Styremedlem	5 460	3 640
Berit Slåtto Neerbye	Styremedlem	-	-
Ole Robert Reitan	Styremedlem	-	-
Bjørn Kjos	Adm. direktør	5 049 720	5 720
Ola Krohn-Fagervoll	Viseadm. direktør	600	5 980
Frode Foss	Finansdirektør	600	3 640
Stig Willassen	Direktør forretningsutvikling	-	4 160
Birthe Ottem	Sjef for inntektsstyring	1 300	2 470
Sverre Christensen	Teknisk sjef	-	3 250
Hans-Petter Aanby	IT sjef	-	3 120

¹⁾ Inkluderer aksjer eiet av nærstående

Note 10 Egenkapital

NOK 1.000	Aksje-kapital	Overkurs-fond	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 31.12.01	400		6 718	7 118
Emisjon 2002	390	115 509		115 899
Årets resultat		-45 142	-6 718	-51 860
Egenkapital 31.12.02	790	70 367		71 157
Emisjon 2003	1 018	234 103		235 121
Årets resultat		-42 746		-42 746
Egenkapital 31.12.03	1 809	261 724		263 532

Pr. 31.12.03 var selskapets aksjekapital kr 1 808 523 fordelt på 18 085 230 aksjer, hver pålydende kr 0,1,-. Alle aksjer har like rettigheter.

På selskapets ekstraordinære generalforsamling den 24. november 2003 ble styret gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil kr 30 000 ved utstedelse av inntil 300 000 nye aksjer pålydende kr 0,10. Fullmakten skal bare kunne brukes til emisjoner mot de ansatte. Aksjeprogrammet gir de ansatte, mot å gå ned i lønn, rett til å tegne aksjer i selskapet. Det maksimale antalle aksjer som kan utstedes under programmet er 290 680. Aksjene kan tegnes i perioden fra 1. april 2004 til 1. april 2005. Utvølseskursen er aksjens pålydende (justert for eventuell splitt).

I forbindelse med børsnotering av selskapet den 18. desember 2003, ble det gjennomført en emisjon som tilførte selskapet kr 235,1 millioner i ny egenkapital.

Note 11 Resultat pr aksje

Resultat pr. aksje er beregnet ved å dividere årets resultat med gjennomsnittlig utestående aksjer i perioden. Ved beregning av utvannet resultat pr. aksje er antall utestående aksjer justert ved at det forutsettes at utestående opsjoner til ansatte er innløst. Da årets resultat for 2003 er negativt settes utvannet resultat pr aksje lik resultat pr aksje.

	2003	2002	2001
Årets resultat (NOK 1.000)	-42 746	-51 860	3 209
Gjennomsnittlig antall aksjer	10 550 983	6 913 714	5 200 000
Gjennomsnittlig antall aksjer og opsjoner	10 585 504	6 913 714	5 200 000
Resultat pr. aksje	(4,05)	(7,50)	0,62
Utvannet resultat pr. aksje	(4,05)	(7,50)	0,62

Note 12 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 290 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom et forsikringselskap. I tillegg har enkelte ledende ansatte en tilleggspensjon utover den generelle ordningen.

NOK 1.000	2003	2002	2001
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	12 407	7 970	6 144
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	3 545	2 582	1 977
Avkastning på pensjonsmidler	-2 807	-2 745	-2 256
Resultatført estimeringstap/(gevinst)	1 120	168	95
Periodisert arbeidsgiveravgift	1 772	458	827
Netto pensjonskostnad	16 038	8 433	6 787

NOK 1.000	Sikrede (kollektive)	Sikrede (TopHat)	Usikrede (AFP)	Sum 2003	Sum 2002
Opptjente pensjonsforpliktelser	66 019	339	195	66 552	42 992
Beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering	13 617	130	34	13 782	8 863
Beregnete pensjonsforpliktelser	79 636	469	229	80 334	51 855
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-46 235	-239		-46 474	-42 256
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-19 310		93	-19 217	-7 526
Periodisert arbeidsgiveravgift	1 987	32	45	2 065	292
Forskuddsbetalt pensjon (netto pensjonsforpliktelser)	16 078	263	367	16 708	2 365

Økonomiske forutsetninger:

	2003	2002	2001
Diskonteringsrente	5,5 %	6,0 %	6,0 %
Forventet lønnsregulering/G-regulering	3,0 %	3,0 %	3,0 %
Forventet pensjonsøkning	2,0 %	3,0 %	3,0 %
Forventet avkastning på fondsmidler	6,5 %	7,0 %	7,0 %

Som aktuariemessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er det lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring. Uttakstilbøylighet AFP er estimert til 20%.

I 2002 ble det inngått nye tariffavtaler for flygende personell. I den forbindelse ble pensjonsalderen hevet fra 60 til 62 år. Samtidig ble ytelsene fra pensjonsalderen og fram til folketrygdens ytelser trer i kraft øket til 65%. Den samlede effekten av dette gir selskapet en redusert årlig premie til forsikringselskapet.

Note 13 Annen langsiktig gjeld

Annen langsiktig gjeld er i sin helhet relatert til finansielle leasingavtaler. Resterende gjeldsbeløp på kr 20,6 millioner forfaller med kr 7,8 millioner i 2004 og kr 12,8 millioner i 2005.

Note 14 Skattekostnad

Årets skattekostnad fremkommer slik (NOK 1.000):	2003	2002	2001
Betalbar skatt	-	-	3 064
Skatteeffekt av emisjonskostnader	5 786	-	-
Endring i utsatt skatt	-22 057	-19 889	-1 790
Skattekostnad ordinært resultat	-16 271	-19 889	1 275

Avstemming fra nominell til effektiv skattesats: NOK 1.000

	2003	2002	2001
Ordinært resultat før skatt	-59 017	-71 749	4 483
Årsresultat før skatt	-59 017	-71 749	4 483
Forventet inntektskatt etter nominell skattesats (28%)	-16 525	-20 090	1 255
Skatteeffekten av følgende poster:			
Ikke fradragsberettigede kostnader	254	201	22
Ikke skattepliktige inntekter			-3
Andre poster			
Skattekostnad	-16 271	-19 889	1 275
Effektiv skattesats	27,6 %	27,7 %	28,4 %

Spesifikasjon av midlertidige forskjeller og underskudd til framføring, og netto skatteeffekt av disse:

NOK 1.000	2003	2002	2001
Driftsmidler	-4 469	-28 451	-1 270
Langsiktig gjeld	20 652	32 050	-
Fordringer	3 720	-	-
Gevinst- og tapskonto	479	-	-
Avsetning etter god regnskapsskikk	30 423	7 363	5 643
Pensjoner	16 708	2 365	608
Underskudd til framføring	87 274	62 685	-
Sum	154 787	76 012	4 981
Utsatt skatt fordel/forpliktelse	43 340	21 283	1 395
Ikke balanseført utsatt skattefordel			
Netto utsatt fordel/forpliktelse i balansen	43 340	21 283	1 395

Utsatt skattefordel er balanseført med utgangspunkt i fremtidig inntekt.

Underskudd til framføring utløper som følger:

NOK 1.000	2003
2012	62 685
2013	24 590
Totalt	87 274

Note 15 Andre avsetninger for forpliktelser

NOK 1.000	2003	2002	2001
Periodiske vedlikeholdsavsetninger Fokker F-50 fly	2 733	2 001	679
Periodiske vedlikeholdsavsetninger Boeing 737 fly	23 334	5 362	-
Sum	26 067	7 363	679

For leide fly innbetales det løpende til vedlikeholdsfond hos utleier. De avsatte forpliktelser i regnskapet er estimerte kostnader ut over vedlikeholdsfondet, for å dekke inn C-sjekker og eventuell underdekning i øvrige fondsavsetninger. Avsetningen er i utgangspunktet basert på erfaringsverdier fra andre operatører. Selskapet har siden starten valgt å avsette mer enn det kontraktene krever for å ta høyde for spesifikke forhold knyttet til egen operasjon og flyparkens tekniske tilstand. Rett før årsskiftet oppstod det usikkerhet med hensyn til selskapets andel av kostnadene hva gjelder første motoroverhaling av åtte flymotorer. Etter selskapets egen vurdering foretas det tilstrekkelige avsetninger til å dekke inn det fremtidige vedlikeholdet, slik at også den foreliggende usikkerhet inndeckes gjennom de avsetninger som skjer over leasingperioden.

Note 16 Pantstillelser og garantier m.v.

Bokført gjeld som er sikret ved pant og lignende (NOK 1.000):	2003	2002	2001
Øvrig langsiktig gjeld	20 652	32 050	-
Sum	20 652	32 050	-

I tillegg er bankinnskudd stillet som sikkerhet for leieforpliktelser i leasingkontrakter og kreditt til drivstoffleverandør, og det er stillet bankgaranti for leiebetalinger for fly.

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for forpliktelsene (NOK 1.000)	2003	2002	2001
Kontantdepot	17 568	12 883	-
Factoringpant	56 850	19 669	37 000
Varelager		8 823	5 000
Driftstilbehør		21 018	-
Fly	15 901	35 364	-
Totalt	90 319	97 757	42 000

Eiendomsretten til de tre balanseførte Fokker F-50 flyene tilhører leasingelskapet.

Note 17 Bankinnskudd

Bundne betalingsmidler fordeler seg som følger:

NOK 1.000	2003	2002	2001
Bundet som sikkerhet for leieforpliktelser og kreditt til drivstoffleverandører	17 568	12 883	-
Bundne skattetrekksmidler	7 803	6 820	898
Totalt	25 371	19 703	898

Note 18 Nærstående parter

Daglig leder er hovedaksjonær i selskapet med en eierandel på 15,81%, og kontrollerer ytterligere 2,87% av aksjene gjennom selskapet Ankerløkken Holding AS. Daglig leder er styreformann i Lufttransport AS og Lufttransport Holding AS som eier hhv 7,44% og 1,79% av aksjene i Norwegian Air Shuttle ASA. Norwegian Air Shuttle ASA utfører tjenester relatert til lønnskjøring for Lufttransport AS og fakturerer Lufttransport AS for dette. Lufttransport AS utfører tjenester relatert til IT drift for Norwegian Air Shuttle ASA og Selskapet blir fakturert for dette. Ved utgangen av 2003 har Selskapet en fordring på Lufttransport Holding AS på kr 1 263 277 og en fordring på Lufttransport AS på kr 1 503 636. Styremedlem Bjørn Kise er partner og daglig leder er tidligere partner i advokatfirma Vigt & Wiig som er selskapets juridiske rådgiver.

Note 19 Finansiell risiko

Selskapet har vesentlige kostnader som påløper i utenlandsk valuta. Selskapets lease og relaterte kostnader er i det vesentligste i US dollar, og en andel av salg- og flydriftskostnader er eksponert i Euro. Selskapet har ikke benyttet finansielle instrumenter for å redusere eksponeringen i valuta eller fuelpris i 2003.

Note 20 Avvikling av Fokker F-50 operasjonen

Selskapet tok høsten 2002 den strategisk beslutning at man ville konsentrere sin satsning fremover på lavpriskonseptet med Boeing 737. Selskapets Fokker F-50 operasjoner har derfor blitt avviklet i løpet av 2003. Selskapet aksepterte en tidligere avslutning av Vestlandsoperasjonen mot en omforent kompensasjon. Frikjøpsbeløpet anses opptjent ved utløpet av avtalen som var 31. mars 2003, og er inntektsført tilsvarende. Inntektsføringstidspunktet er styrende for kostnadsføringen og de beregnede avviklings- og restruktureringskostnader er kostnadsført tilsvarende ved avtalens utløp. Kompensasjonen dekker de kostnader som forventes å påløpe fra avvikling og restrukturering av Fokker 50 operasjonen. Restruktureringskompensasjonen er nettoført i regnskapet.

Selskapets avtale med Samferdselsdepartementet om operasjon i Nord-Norge er sagt opp og ble avviklet ved utgangen av 2003.

Av selskapets seks Fokker F-50 fly er to fly tilbakelevert til eier. Ytterligere en maskin på operasjonell lease vil bli tilbakelevert etter utført c-sjekk i mars 2004.

Note 21 Merverdiavgiftsbehandling - utleie av fly

Selskapet har etter omfattende dialog med Fylkesskattekontoret fått medhold i at selskapets virksomhet knyttet til kontraktsflygning for Braathens er å anse som avtaler om utleie av fly, og ikke personbefordring. Dette påvirker selskapets fradragsrett for inngående merverdiavgift fra 1995 og fremover i positiv retning. Selskapet jobber med å dokumentere et krav om korreksjon av tidligere års avgiftsoppgjør. Korrigert merverdiavgift for perioden 2001-2003 er regnskapsført i 2003.

Note 22 Betinget utfall

I august 2003 ble ett av Boeing 737 flyene skadet på Oslo Lufthavn Gardermoen. Skaden ble forårsaket av en ekstern aktør på OSL og det pågår nå et oppgjør i forhold denne skaden. Selskapet har tilbakeført den delen av kostnaden man mener man har krav på å få dekket.

Selskapet mottok i begynnelsen av november 2003 varsel fra tollvesenet om en mulig etterberegning av merverdiavgift på totalt kr 22 384 026 vedrørende selskapets innførsel av flydeler og -motorer, samt et varsel om en mulig tilleggsavgift med inntil 5% av det etterberegnete beløp. Kravet springer ut av innførsel av reservedeler til fly til Norge. Gjennom en avtale med et britisk selskap har Norwegian adgang til en pool med reservedeler til sin flåte med Boeing 737. Det britiske selskapet eier reservedelene og foretar nødvendig vedlikehold. Reservedelene er fysisk lagret hovedsakelig i Storbritannia, men det er også et mindre lager i Norge. Ved innførsel av reservedelene har Norwegian håndtert fortollingsprosessen og stått som eier på tolldeklarasjonene. Norwegian har vært av den oppfatning at innførsel av reservedeler til fly er unntatt merverdiavgift og det har derfor ikke vært beregnet avgift. På grunn av at inngående merverdiavgift kan føres til fradrag mot utgående avgift, er merverdiavgift som påløper ved blant annet innførsel uansett ingen kostnad. Det er derfor bare tilleggsavgiften som vil medføre en ekstra brutto kostnad for Norwegian på inntil kr 1 119 201. Selskapet er av den oppfatning at innførsel av reservedeler til fly er unntatt merverdiavgift og det har derfor ikke vært beregnet avgift. Endelig vedtak i saken er forsløpig ikke truffet i saken. Selskapet er av den oppfatning at det ikke har vært nødvendig å foreta noen avsetning for det varslede kravet om mulig tilleggsavgift.

Note 23 Overgang til IFRS

Selskapet tar sikte på å rapportere i henhold til IFRS fra første kvartal 2005. Selskapet er ikke organisert som konsern og avlegger følgelig ikke konsernregnskap. Man har imidlertid forventning om at IFRS reglene kan bli gjort gjeldende også for børsnoterte selskap som kun avlegger selskapsregnskap. Selskapet har derfor i 2004 satt i gang et prosjekt for å kartlegge hvilke områder som vil bli berørt av IFRS-reglene, etablering av åpningsbalanse og gjennomgang av regnskapsprinsipper.

Deloitte®

Deloitte
Statsautoriserte Revisorer AS
Karenslyst allé 20
Postboks 347 Skøyen
0213 Oslo
Telefon: 23 27 90 00
Telefax: 23 27 90 01
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Norwegian Air Shuttle ASA

REVISJONSBERETNING for 2003

Vi har revidert årsregnskapet for Norwegian Air Shuttle ASA for regnskapsåret 2003, som viser et underskudd på kr 42.745.964. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling og noteopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

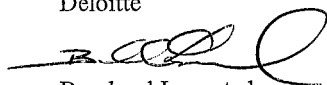
Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og god revisjonsskikk i Norge. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet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

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 2003 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 23. mars 2004

Deloitte



Bernhard Lyngstad
statsautorisert revisor

Audit. Tax & Legal. Consulting. Financial Advisory.

A member firm of
Deloitte Touche Tohmatsu

Medlemmer av Den norske Revisorforening
Org.nr.: 980 211 282

Definisjoner

ASK	Tilbudte setekilometer. Antall tilgjengelige passasjer seter multiplisert med strekningen som flys.
RPK	Betalte passasjerkilometer. Antall betalende passasjerer multiplisert med den strekningen som flys.
KABINFAKTOR	Forholdet mellom RPK og ASK i prosent. Beskriver utnyttelsesgraden av tilgjengelige seter.
YIELD	Enhetsinntekt – gjennomsnittelig trafikkinntekt per RPK.
SEKTORLENGDE	Distansen (km) fra en destinasjon til en annen (en vei)
EBT	Driftsresultat før skatt
EBIT	Driftsresultat før finansposter og skatt.
EBITDA	Driftsresultat før finansposter, skatt og avskrivninger.
EBITDAR	Driftsresultat før finansposter, skatt, avskrivninger og leasingkostnader for fly.



Tegnet av Stine Schølseth, 17 år

Norwegian Air Shuttle ASA
Oksenøyveien 10A
Postboks 115
1330 Fornebu

Telefon 67 59 30 00
Telefaks 67 59 30 01
Kundesenter 815 20 815

Org.no. 965 920 358 MVA

post@norwegian.no

www.norwegian.no