

# Prospekt

Norwegian Air Shuttle ASA

Introduksjonsprospekt i forbindelse med søknad om notering av selskapets aksjer på Oslo Børs.

Offentlig aksjekapitalforhøyelse ved utstedelse av minimum 6 060 606 og maksimum 9 259 259 aksjer.

Indikativ tegningskurs NOK 27 – 33 per aksje, hver pålydende NOK 0,10

Tegningsperiode:  
F.o.m. 9. desember t.o.m. 17. desember 2003.



As this Prospectus constitutes an offer to subscribe for shares in Norwegian Air Shuttle ASA the opportunity to distribute this Prospectus is restricted in certain countries. Persons who receive this Prospectus must inform themselves and about such restrictions applicable in their jurisdictions and are obliged to observe these. The shares in Norwegian Air Shuttle ASA which are offered for sale are not and will not be registered in accordance with the "U.S. Securities Act of 1933". This offer is not being made, directly or indirectly, in or to persons in USA, Canada, Australia, Netherlands or Japan or to "U.S. persons" as further defined in the U.S. Securities Act.

**norwegian.no**  
-fly smart!

The logo for Norwegian Air Shuttle, featuring a stylized blue and red airplane icon.

**ABG SUNDAL COLLIER**

**ENSKILDA SECURITIES**

# Meddelelse

Dette Prospektet er utarbeidet i forbindelse med gjennomføring av offentlig Emisjon og søknad om børsnotering av Norwegian Air Shuttle ASA på hovedlisten på Oslo Børs.

Dette Prospektet representerer ikke et tilbud om å tegne eller kjøpe verdipapirer utover de aksjer som blir tilbudt for kjøp gjennom dette Prospektet. Det foreligger heller ikke et tilbud om å kjøpe aksjer dersom dette blir gjort av noen som ikke er berettiget til formidling av slikt kjøp.

Prospektet er godkjent av Oslo Børs i samsvar med § 5-7 i lov om verdipapirhandel av 19. juni 1997 nr. 79 (verdipapirhandelloven), og § 14-4 jf. kapittel 15 og 18 i børsforskriften av 17. januar 1994 nr. 30 (børsforskriften). I henhold til børsforskriften § 14-3 har Oslo Børs samtykket i at det er gjort visse unntak fra kravene til Prospektets innhold som en følge av at endelige vedtak om kapitalforhøyelse vil bli truffet etter at Prospektet er godkjent. Distribusjon av dette Prospektet skal ikke under noen omstendighet gi uttrykk for at det ikke kan ha skjedd forandringer i forhold vedrørende Norwegian Air Shuttle ASA som er beskrevet i Prospektet, etter datering av dette Prospektet. Enhver ny omstendighet eller vesentlig unøyaktighet som kan få betydning for vurderingen av aksjene i Norwegian Air Shuttle ASA, og som oppstår eller blir kjent mellom offentliggjøring av dette Prospektet og tegningsperiodens endelige utløp, skal fremgå av tillegg til Prospektet, jf. verdipapirhandelloven § 5-5 annet ledd og børsforskriftens § 14-6.

Adgangen til å distribuere dette Prospektet er begrenset i visse land, i og med at Prospektet inneholder en innbydelse til aksjekjøp i Norwegian Air Shuttle ASA. Personer som mottar dette Prospektet må selv orientere seg om slike begrensninger finnes i deres jurisdiksjon og er forpliktet til å respektere disse. Aksjene i Norwegian Air Shuttle ASA som tilbys for kjøp er ikke og vil ikke bli registrert i henhold til "U.S. Securities Act of 1933". Tilbudet fremsettes ikke, verken direkte eller indirekte, i eller mot personer i USA, Canada, Australia, Nederland eller Japan, eller til "U.S. persons" som nærmere definert i US Securities Act.

Ingen er autorisert til å gi informasjon eller tilsagn på vegne av Norwegian Air Shuttle ASA eller Tilretteleggerne i forbindelse med Transaksjonene beskrevet i dette Prospekt, med mindre noe annet fremgår av Prospektet. Dersom noen likevel gir slik informasjon, må disse anses som uberettiget til dette.

Meddelelser fra Norwegian Air Shuttle ASA eller Tilretteleggerne vedrørende Prospektet anses for å være gitt når de er offentliggjort gjennom meddeling til Oslo Børs.

Hvor ikke annet er opplyst, er selskapets ledelse og/eller styre kilde til den informasjon som fremkommer i Prospektet. Regnskapstall som er gjengitt er utarbeidet i samsvar med god regnskapsskikk i Norge.

Prospektet er kun utarbeidet på norsk. Det er utarbeidet en oversettelse til engelsk. Ved uoverenstemmelse mellom den norske og den engelske teksten skal den norske teksten gjelde.

## Innholdsfortegnelse

<b>Definisjoner, ord og uttrykk m.v. ....</b>	<b>3</b>
<b>Ansvarserklæringer .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Sammendrag .....</b>	<b>6</b>
1.1 Selskapets virksomhet.....	6
1.2 Forretningsidé, mål og strategi .....	6
1.3 Emisjon og børsnotering .....	8
1.4 Sammendrag av finansielle hovedtall .....	9
<b>2. Emisjonstekniske data.....</b>	<b>11</b>
2.1 Selskapets aksjekapital før Emisjonen.....	11
2.2 Emisjonen .....	11
2.3 Tegningskurs.....	12
2.4 Tegning av aksjer i det offentlige tilbudet .....	12
2.5 Tegning av aksjer i den institusjonelle plasseringen.....	12
2.6 Tegningssteder .....	13
2.7 Tildeling av aksjer .....	13
2.8 Betaling av tildelte aksjer .....	13
2.9 Offentliggjøring av tilbudsteknisk informasjon.....	14
2.10 Børsnotering av Selskapets aksjer .....	14
2.11 VPS registrering.....	14
2.12 De tilbudte aksjers rettigheter .....	14
2.13 Omkostninger .....	15
2.14 Tilretteleggelse .....	15
<b>3. Bakgrunn for Emisjonen og søknaden om børsnotering .....</b>	<b>16</b>
3.1 Bakgrunn for Emisjonen av anvendelse av emisjonsproveny .....	16
3.2 Bakgrunn for søknaden om børsnotering.....	16
<b>4. Beskrivelse av Selskapet.....</b>	<b>18</b>
4.1 Historikk .....	18
4.2 Bakgrunn for etablering av lavprisoperasjonen .....	18
4.3 Oppstarten og det første driftsåret for Boeing 737 operasjonen .....	19
4.4 Forretningsidé, mål og strategi .....	19
4.5 Beskrivelse av Norwegians virksomhet.....	21
4.6 Selskapets inntekter .....	25
4.7 Selskapets kostnadsutvikling .....	28
4.8 Resultatutviklingen i Selskapets ruteportefølje .....	32
4.9 Punktlighet.....	33
4.10 Flysikkerhet .....	33
4.11 Planlagt ekspansjon av eksisterende rutetilbud.....	34
4.12 Utfasing av Fokker 50 operasjonen .....	34
<b>5. Markeds- og konkurranseforhold .....</b>	<b>35</b>
5.1 Introduksjon.....	35
5.2 Oversikt over det norske markedet .....	36
5.3 Trender i det europeiske markedet.....	40
<b>6. Finansiell informasjon for Selskapet .....</b>	<b>43</b>
6.1 Regnskapsprinsipper.....	43
6.2 Resultatregnskap, balanse og kontantstrømoppstilling.....	46
6.3 Kommentarer til resultatutvikling og balanse .....	50
6.4 Fremtidsutsikter .....	54
<b>7. Organisasjon, styre og ledelse.....</b>	<b>55</b>
7.1 Juridisk struktur .....	55
7.2 Organisasjonstruktur.....	55
7.3 Rett for ansatte til å tegne aksjer.....	56

7.4	Presentasjon av styret.....	56
7.5	Presentasjon av ledelsen .....	57
7.6	Aksjeinnehav blant styrets medlemmer og ledelsen .....	59
7.7	Bindingstid.....	59
<b>8.</b>	<b>Risikoforhold.....</b>	<b>60</b>
<b>9.</b>	<b>Aksjekapital og aksjonærforhold.....</b>	<b>62</b>
9.1	Aksjekapital .....	62
9.2	Emisjonsfullmakter .....	62
9.3	Historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer .....	62
9.4	Begrensninger i retten til å eie aksjer/omsette aksjer.....	63
9.5	Stemmerett .....	63
9.6	Eierstruktur .....	63
9.7	Aksjonæravtaler .....	63
9.8	Aksjonær- og utbyttepolitikk .....	64
<b>10.</b>	<b>Juridiske og skattemessige forhold .....</b>	<b>65</b>
10.1	Oversikt over relevant lovgivning, tillatelser mv .....	65
10.2	Skattemessige forhold.....	65
<b>11.</b>	<b>Øvrig informasjon .....</b>	<b>68</b>
11.1	Forretningsadresse og organisasjonsnummer .....	68
11.2	Kontofører utsteder i VPS og verdipapirnummer .....	68
11.3	Revisor .....	68
11.4	Tvister .....	68
11.5	Transaksjoner med nærstående parter.....	69
11.6	Overtakelsestilbud .....	69
<b>Vedlegg:</b>	<b>.....</b>	<b>70</b>
Vedlegg 1:	Vedtekter for Norwegian Air Shuttle ASA .....	71
Vedlegg 2:	Årsrapport for 2002.....	72
Vedlegg 3:	Kvartalsrapport per 30. 09.03 .....	81
Vedlegg 4:	Uttalelse om begrenset revisjon av regnskap per 30. 09.03 .....	84
Vedlegg5:	Protokoll fra ekstraordinær generalforsamling 24. 11. 03 .....	85
Vedlegg 6:	Innkalling til ekstraordinær generalforsamling 17.12.03.....	91
Vedlegg 7:	Tegningsblankett i forbindelse med Emisjonen.....	94

## Definisjoner, ord og uttrykk m.v.

### Definisjoner

ABG Sundal Collier	ABG Sundal Collier Norge ASA
Børsforskriften	Børsforskriften av 17. januar 1994 nr. 30
Emisjonen	Offentlig aksjekapitalforhøyelse ved utstedelse av minimum 6 060 606 og maksimum 9 259 259 aksjer
Enskilda Securities	Enskilda Securities ASA
Forventet pris	Ikke bindende angivelse av prisintervall i Emisjonen
Luftfartsloven	Lov om luftfart 11. juni 1993 nr 101
Mill.	Million
Mrd.	Milliard
NOK	Norske kroner
Norwegian	Norwegian Air Shuttle ASA
Prospektet	Nærværende prospekt utarbeidet i forbindelse med Emisjonen og søknad om børsintroduksjon
Selskapet	Norwegian Air Shuttle ASA
Tegningsperiode	Fra og med 9. desember til og med 17. desember 2003
Tegningssteder	ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securities ASA
Tilretteleggere	ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securities ASA
Verdipapirhandelloven	Lov av 19. juni 1997 nr 79 om verdipapirhandel
USD	Amerikanske dollar
VPS-konto	Konto i VPS for registrering av eierskap for verdipapirer
VPS	Verdipapirsentralen

### Ord og uttrykk

ABH	Airborne Hours (Timer i luften)
AOC	Air Operation Certificate, dvs godkjennessertifikat som bekrefter at et luftfartsselskap har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av luftfartøyer ved formene for luftfartsvirksomhet som angitt i sertifikatet.
ASK	Available Seat Kilometers (Antall tilgjengelige seter multiplisert med den strekning i kilometer som flys)
EBITDA	Earnings before interest, tax, depreciation and amortization (Resultat før renter, skatt, avskrivninger og amortisering)
GDS	Global distribution system
Interlining	Samkjøring med andre flyselskaper
Kabinfaktor	Antall passasjerkilometer i forhold til antall setekilometer (RPK / ASK)
RPK	Revenue Passenger Kilometers (Antall betalende passasjerer multiplisert med den strekning i kilometer som flys)
Slot-tider	Forhåndsklarerte landingstider
Turnaround tid	Tiden et fly står på bakken
Wet lease	Leie av fly inklusive besetning
Yield	Enhetsinntekt (gjennomsnittlig trafikkinntekt per RPK)

### Øvrige forhold

Prospektet er tilgjengelig hos Norwegian Air Shuttle ASA, Oksenøyveien 10 A, 1331 Fornebu. Postadressen er postboks 115, 1331 Fornebu med telefon 67 59 30 00 og telefaks 67 59 30 01. Prospektet kan også fåes ved henvendelse til Tilretteleggerne eller på [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no).

## Ansvarserklæringer

### Selskapet

Prospektet er utarbeidet for å gi et best mulig informasjonsgrunnlag i forbindelse med gjennomføring av Emisjonen og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA på Oslo Børs. Styret i Norwegian Air Shuttle ASA bekrefter at informasjonen, så langt styret kjenner til, er i samsvar med de faktiske forhold, og at det ikke forekommer utelatelser som er av en slik art at de kan endre Prospektets betydningsinnhold. Det er ikke utelatt opplysninger som har betydning for vurdering av selskapet. Markedsforhold og fremtidsutsikter er vurdert etter beste skjønn. Norwegian Air Shuttle ASA er ikke involvert i rettssaker, tvister eller andre forhold som er av vesentlig betydning for vurdering av selskapet utover det som er beskrevet i prospektet.

Fornebu, 5. desember 2003

Norwegian Air Shuttle ASA

Brynjar Forbergskog  
Styreformann

Erik G. Braathen

Bjørn H. Kise

Halvor Vatnar

Georg Salte

Bjørn Kjos  
Adm. direktør

### Tilretteleggere

ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securities ASA har utarbeidet dette Prospektet i samarbeid med styret og ledelsen i Norwegian Air Shuttle ASA. Prospektet er utarbeidet på bakgrunn av informasjon gitt av Selskapet og fra eksterne kilder. Det er gjennomført en juridisk due diligence av advokatfirmaet Thommessen Krefting Greve Lund AS og PricewaterhouseCoopers DA har foretatt en begrenset finansiell due diligence av Selskapet.

Tilretteleggerne har tilstrebet å gi et så konsist og fullstendig bilde av Selskapet som mulig, men påtar seg ikke noe juridisk eller økonomisk ansvar for fullstendigheten eller riktigheten av innholdet i dette Prospektet. Tilretteleggerne kan heller ikke påta seg noe juridisk eller økonomisk ansvar som følge av eventuelle kjøp av aksjer basert på informasjon presentert i dette Prospektet. Styret og administrerende direktør i Selskapet har avgitt fullstendighetserklæring med hensyn til den informasjon Tilretteleggerne har mottatt i forbindelse med utarbeidelsen av Prospektet.

Verken ABG Sundal Collier Norge ASA eller Enskilda Securites ASA eide per 5. desember 2003 aksjer i Norwegian Air Shuttle ASA.

Oslo, 5. desember 2003

ABG Sundal Collier Norge ASA

Enskilda Securities ASA

### **Juridiske erklæringer**

Thommessen Krefting Greve Lund AS har bistått ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securities ASA i forbindelse med utarbeidelsen av Prospektet. Vi har gjennomgått de opplysninger som er inntatt i kapittel 2, 9 og 10 i Prospektet. Basert på de opplysninger som har vært forelagt oss, gir disse deler av Prospektet etter vårt syn et balansert og dekkende bilde av de der omtalte juridiske forhold. Denne uttalelse er begrenset til forhold som er underlagt norsk rett og omfatter ikke Prospektets omtale av regnskapsmessige, økonomiske, tekniske eller kommersielle forhold og/eller vurderinger.

Vi bekrefter at styrets foreløpige beslutning om forhøyelse av aksjekapitalen 5. desember 2003 har dekning i gyldige fullmakter gitt av generalforsamlingen 24. november 2003, og at beslutningen så snart den endelige tegningskursen er fastsatt vil danne grunnlag for et gyldig vedtak om forhøyelse av aksjekapitalen. Vi bekrefter også at styrets forslag om å forhøye aksjekapitalen, inntatt i innkallingen til den ekstraordinære generalforsamlingen som skal holdes 17. desember 2003, vil danne grunnlag for en gyldig beslutning av generalforsamlingen om forhøyelsen av aksjekapitalen. Vi vil avggi og oversende vår erklæring om gyldigheten av styrets og generalforsamlingens beslutninger til Oslo Børs så snart endelige beslutninger foreligger.

Oslo, 5. desember 2003

Thommessen Krefting Greve Lund AS

### **Revisor**

Deloitte Statsautoriserte Revisorer AS, Karenslyst allé 20, 0213 Oslo, er Selskapets revisor og har avgitt revisjonsberetning for Selskapet for regnskapsåret 2000, 2001 og 2002 uten forbehold eller presisering. Revisjonsberetningen for 2002 følger som en del av vedlegg 2 til Prospektet.

Deloitte har avgitt en uttalelse vedrørende begrenset revisjon av regnskap for Selskapet per 30. september 2003, og som er inntatt som vedlegg 4 til Prospektet.

# 1. Sammendrag

Sammendraget er underordnet den mer detaljerte informasjonen i Prospektet forøvrig, samt vedleggene. Den enkelte investor oppfordres til å lese hele Prospektet, herunder kapittel 8 om risikoforhold, for å kunne gjøre seg opp en vurdering med hensyn til en eventuell tegning av aksjer i Emisjonen.

## 1.1 Selskapets virksomhet

### Historikk og oppstart av lavprisoperasjonen

Selskapet ble stiftet 22. januar 1993 under navnet Norwegian Air Shuttle AS. Selskapets virksomhet ble bygget på overtakelsen av deler av virksomheten i Busy Bee, som begjærte oppbud i årsskiftet 1992/1993. Busy Bee var en del av Ludvig G. Braathen Rederi og forretningsidéen var å levere tjenester til Braathens, hovedsakelig ved å fly Braathens ruter på Vestlandet. Frem til oppstarten av lavprisvirksomheten i 2002 besto Norwegians virksomhet hovedsakelig av kommutervirksomhet på vestlandet og i Nord-Norge. I perioden 2000 – 2002 drev Norwegian gjennom datterselskapet Lufttransport AS også tre helikoptre og syv fly innen ambulansesektoren i Norge.

Siden det norske innenriksmarkedet er Nordens største flyreisemarked, og stort også i europeisk målestokk, vurderte Norwegian det i 2002 som attraktivt å etablere seg som en ny aktør i det norske innenriksmarkedet ved siden av SAS. Denne perioden var også preget av lavkonjunktur og der eksisterte et ønske om økt konkurranse og lavere priser. Samtidig var det overkapasitet på fly noe som medførte gode muligheter for å forhandle frem fordelaktige leasingavtaler. Norwegian kunngjorde derfor at de ville starte en lavprisoperasjon i Norge, forutsatt bortfall av bonusprogrammet innenlands. I juni 2002 ble det klart at bonussystemet falt bort, og Norwegian startet for alvor forberedelsene med å etablere en lavprissoperasjon basert på flytypen Boeing 737–300. I løpet av de neste tre månedene inngikk Norwegian langsiktige avtaler om leie av seks fly, og antall ansatte økte fra 110 til 294. Fra starten av var idéen å gjøre distribusjon av reiser så tilgjengelig, enkel og billig som mulig. Det ble lagt stor vekt på at billetter skulle være tilgjengelig gjennom alle de sentrale distribusjonskanalene; reisebyråer, call-center og på internett. 30. august 2002 fikk Norwegian sin driftstillatelse til å fly Boeing 737, og de første flyene tok av til fastsatt rutetid søndag 1. september 2002.

Selskapet valgte å starte på de fire mest trafikkfette rutene i Norge. Dette var rutene ut fra Oslo til henholdsvis Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Etter en måneds virksomhet hadde Norwegian oppnådd en markedsandel på mellom 10 og 15% på de enkelte oppstartsrutene. Frem til oktober 2003 har Norwegian startet ytterligere 13 ruter, noe som har gitt en vesentlig bedre utnyttelse av flyparken med en tilsvarende nedgang i kostnadene per flytime. Selskapet har fortløpende tilpasset produksjonen på rutene slik at man etter hvert har fått en bedre utnyttelse og driftsøkonomi.

## 1.2 Forretningsidé, mål og strategi

Norwegians forretningsidé er gjennom effektiv drift å tilby flyreiser i det norske markedet til priser som er lavere enn hva konkurrerende flyselskaper i dag tilbyr. Norwegian stiller strenge krav til flysikkerhet og punktlighet, og skal betjene sine kunder på en enkel, sikker og effektiv måte.

### Operasjonelle mål

Selskapet har som hovedmålsetning å bli det foretrukne flyselskapet for folk som bor i Norge. Selskapet vil deretter søke å ekspandere på fritidsreiser til europeiske storbyer og tradisjonelle feriedestinasjoner i Sør-Europa med basis i trafikk fra de nordiske land.



Norwegian stiller store krav til sine ansatte og skal ha en høy standard på sentrale systemer og prosesser, slik at produktet Selskapet leverer er av høy kvalitet og har høy grad av sikkerhet.

### **Finansielle mål**

Gjennom realiseringen av effektiv drift og optimal inntektsstyring er Selskapets målsetting å oppnå en tilfredsstillende resultatutvikling og avkastning for Selskapets eiere.

### **Strategi**

Selskapet søker å øke reisevolumet innenlands og ut av Norge gjennom å stimulere markedet med lave priser. God lønnsomhet med lave priser skal oppnås gjennom fokus på:

- kostnadseffektiv og sikker drift
- aktiv inntektsstyring,
- utnyttelse av informasjonsteknologi
- effektiv organisering.

### **Virksomheten**

Norwegians virksomhet er i dag konsentrert rundt lavprisoperasjonen som ble startet i september 2002. Selskapet valgte å starte på de fire mest trafikkfette rutene i Norge. Dette var rutene ut fra Oslo til henholdsvis Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Gjennom 2002 og 2003 utvidet Norwegian sitt rutetilbud til å omfatte 17 ruter, 12 innenlands og fem til utlandet. Antall fly har i den samme perioden økt fra seks til åtte. Fire innenlandsruter ble startet i første halvår 2003; Oslo-Bodø, Oslo-Evenes, Oslo-Molde og Trondheim-Tromsø. I andre halvår 2003 ble rutene Oslo-Ålesund, Oslo-Alta, Bergen-Stavanger og Bergen-Trondheim startet. Med utgangspunkt i den etablerte posisjonen i det norske innenriksmarkedet har Norwegian søkt 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 økt utnyttelse av flyparken. Sen vinteren 2002 startet Norwegian flygninger på fritidsdestinasjoner i Spania og Portugal (Malaga, Murcia og Faro). I juni 2003 ble ruten til London (Stansted) og i september 2003 ruten til Stockholm startet opp.

Tabellen under illustrerer med noen sentrale nøkkeltall den utviklingen Selskapet har realisert i løpet av ett års drift for 737 operasjonen.

	<b>September 2002</b>	<b>September 2003</b>
Flytimer (annualisert)	10 504	15 700
Antall fly	6	8
Antall ruter	4	17
Besetning (antall)	109	182
Antall årsverk, (inkl. Fokker 50)	294	330
Reisende (antall)	65 879	129 298
Belegg (RPK/ASK (%))	51%	64%
Salg	99 000	214 000
Fullprisandel (%)	17%	13%
Internettbooking (%)	23%	57%

Tre måneder før oppstarten av Norwegians første flygninger, hadde Selskapet totalt 119 ansatte. Per 1. oktober 2003 hadde Norwegian 357 ansatte, tilsvarende 330 årsverk. Av disse utgjorde av flyoperativt og teknisk personell, herunder piloter, kabinansatte, flyoperativ administrasjon og vedlikehold, ca 68%.

### **Ensartet flyflåte**

Selskapet disponerer per 5. desember 2003 en flåte på til sammen åtte fly av typen Boeing 737-300. Flåten har en gjennomsnittsalder på 11 år. Et flys totale levetid, eller produksjonstid med god regularitet, beregnes typisk til 30-35 år. Alle de åtte flyene er innleid på fem års avtaler, hvorav Norwegian for fire av dem har en opsjon på forlengelse for ytterligere to år på samme ratenivå.

Et viktig element i Selskapets forretningsmodell har vært å fokusere på én type fly. I tillegg til at flyene skal kunne settes inn på hvilken som helst rute, fører en enhetlig flåte til enklere vedlikehold og lavere kostnader på grunn av behov for mindre delelager, mindre variasjon i hjelpemidler, utstyr og infrastruktur, samt en enklere administrasjon. Lett vedlikehold gjøres i egne verksteder på Gardermoen og Sola (Stavanger), mens tungt vedlikehold kjøpes av internasjonalt etablerte aktører.

### **Planlagt ekspansjon av eksisterende rutetilbud**

Dersom slot-tider blir tildelt som forventet, er planen å øke produksjonen fra 15.700 ABH i 2003 til 28.000 ABH i 2004. Denne ekspansjonen vil kreve at Selskapets flyflåte øker fra åtte til 11 fly. Selskapet utvikler årlig ruteprogram som dekker det totale rutetilbudet for sommer- og vinterperioden. Rutetabellen for sommertilbudet dekker vanligvis perioden fra starten av april til slutten av oktober, mens vinterprogrammet dekker slutten av oktober og ut mars. Utviklingen av det totale ruteprogrammet baserer seg i stor grad på historiske utviklingstrender og tar høyde for justering av etablerte ruter og nye ruter som planlegges startet opp.

Sentralt i arbeidet med nye ruteplaner er økning av kapasiteten på eksisterende innenlandske og utenlandske ruter. Nye ruter for Selskapet vil også kunne bestå av ruter hvor det i dag ikke finnes noe direkte tilbud. Eksempel på dette vil være typiske storbydestinasjoner i Europa og ferie / fritidsdestinasjoner i Sør-Europa. Selskapets vurderinger av mulig videre ekspansjon i 2004 involverer evaluering av oppstart av 15-20 nye ruter som i hovedsak vil være rettet mot storbydestinasjoner og tradisjonelle feriedestinasjoner utenfor Norge. Ved å kombinere nye ruter som allerede har et større trafikkvolum med ruter som ikke er betjent direkte i dag, søker Selskapet å balansere ruteporteføljens risikoeksponering.

Tilveksten til Selskapets totalvolum er avhengig av hvilket ekspansjonsprogram som blir besluttet og gjennomført, kombinert med hvilke priser og reisenivå som oppnås på de enkelte rutene.

## **1.3 Emisjon og børsnotering**

Styret i Norwegian har søkt om opptak av Selskapets aksjer på Oslo Børs. Selskapet har bedt om at børsstyret behandler søknaden om børsnotering på styremøte den 17. desember 2003. Norwegian driver en virksomhet som er gjenstand for bred offentlig interesse. Det er styrets vurdering at Norwegian-aksjen som investeringsobjekt er egnet til å tiltrekke seg bred interesse blant større og mindre investorer og i kapitalmarkedet generelt. I tillegg er det styrets vurdering at en børsnotering av Selskapet ytterligere vil kunne bidra til å styrke Norwegians profil og oppfatning i det markedet Selskapet opererer i, på en positiv måte. Gitt en positiv beslutning i børsstyret og gjennomføring av en emisjon på minimum NOK 200 mill, forventer Norwegian at Selskapets aksjer noteres på Oslo Børs fra ca. 18. desember 2003.

I forbindelse med søknad om børsnotering planlegger selskapet å gjennomføre en offentlig emisjon som vil omfatte:

- et offentlig tilbud i Norge med en øvre og nedre grense for tegning og tildeling
- et tilbud til institusjoner og andre profesjonelle investorer med en nedre grense for bestilling

## Emisjon og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA

Et sammendrag av vilkårene for Emisjonen fremgår av oversikten nedenfor.

Emisjonens størrelse:	Minimum 6 060 606 aksjer og maksimum 9 259 259 aksjer, hver pålydende NOK 0,10
Tegningskurs:	NOK 27 – 33 per aksje
Tegningsperiode offentlig tilbud i Norge:	F.o.m. 9. desember t.o.m. 17. desember kl. 12.00
Tegningsperiode i tilbud til institusjoner og andre profesjonelle investorer:	F.o.m. 9. desember t.o.m. 17. desember kl. 15.00
Betalingsdato i det offentlige tilbudet i Norge:	19. desember 2003
Antall aksjer før Emisjonen:	10.272.730
Antall aksjer etter Emisjonen:	Minimum 16 879 336 aksjer og maksimum 19 531 989 aksjer
Brutto emisjonsproveny:	Minimum NOK 200 millioner og maksimum NOK 250 millioner

I tillegg til å finansiere den planlagte veksten, er det styrets vurdering at emisjonen vil gi Norwegian en finansiell styrke som vil bidra til å sikre at Selskapet blant kunder og i samfunnet for øvrig blir oppfattet som en troverdig og langsiktig aktør i flymarkedet.

### 1.4 Sammendrag av finansielle hovedtall

Tabellene nedenfor viser et sammendrag av resultatregnskap, balanse og utvalgte nøkkeltall for Selskapet for årene 2000, 2001 og 2002. For en mer utførlig beskrivelse av de finansielle forhold for Selskapet vises til Prospektets kapittel 6, kvartalsrapport for tredje kvartal (vedlegg 3 til Prospektet), samt årsrapport for 2002 (vedlegg 2 til Prospektet).

#### Resultatregnskap

Tall i NOK 1.000	2000	2001	2002	3. kv. 2002	3. kv. 2003	Akk Q3 2002	Akk Q3 2003
Sum inntekter	187 958	177 108	386 483	88 458	230 035	189 141	683 627
Sum driftsavhengige kostnader	177 871	172 340	460 269	125 206	271 403	227 110	723 919
<b>Driftsresultat</b>	<b>10 087</b>	<b>4 768</b>	<b>-73 786</b>	<b>-36 748</b>	<b>-41 368</b>	<b>-37 969</b>	<b>-40 292</b>
Sum netto finansposter	566	-285	2 037	-589	-558	-16	-2 023
<b>Ordinært resultat før skatt</b>	<b>10 652</b>	<b>4 483</b>	<b>-71 749</b>	<b>-37 337</b>	<b>-41 926</b>	<b>-37 985</b>	<b>-42 315</b>
Sum skattekostnad	3 010	1 275	-19 889	-10 454	-11 739	-10 636	-11 848
<b>Årsresultat</b>	<b>7 642</b>	<b>3 209</b>	<b>-51 860</b>	<b>-26 882</b>	<b>-30 187</b>	<b>-27 349</b>	<b>-30 467</b>

## Emisjon og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA

### Balanse

Tall i NOK 1.000	2000	2001	2002 Pr. 30.9.02	Pr. 30.9.03	
Sum anleggsmidler	14 152	14 446	103 155	83 514	114 761
Sum omløpsmidler	25 021	25 870	117 219	182 594	203 140
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>39 173</b>	<b>40 316</b>	<b>220 374</b>	<b>266 108</b>	<b>317 901</b>
Sum egenkapital	3 909	7 118	71 157	95 668	40 690
Sum gjeld	35 264	33 198	149 216	170 440	277 211
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>39 173</b>	<b>40 316</b>	<b>220 374</b>	<b>266 108</b>	<b>317 901</b>

### Utvalgte nøkkeltall

	2000	2001	2002	3. kv. 2002	3. kv. 2003	Akk Q3 2002	Akk Q3 2003
<b>Finansielle nøkkeltall</b>							
Driftsmargin (%)	5%	3%	-19%	-42%	-18%	-20%	-6%
Fortjeneste per aksje (NOK)	19 105	8 022	-947	-451	-382	-588	-386
Bokført egenkapital per aksje (NOK)	9 773	17 795	900	1 211	515	1 211	515
Egenkapitalandel (%)	10%	18%	32%	36%	13%	36%	13%
Antall aksjer ved periodens slutt	400	400	79 021	79 021	79 021	79 021	79 021
Gj. snittlig ant. aksjer i perioden	400	400	54 735	59 652	79 021	46 527	79 021

## 2. Emisjonstekniske data

Emisjonen omfatter tilbud om tegning av et antall aksjer som medfører at Selskapet blir tilført et emisjonsproveny på mellom NOK 200 millioner og NOK 250 millioner. Basert på det foreløpige prisintervallet vil det derfor kunne bli utstedt opp til totalt 9 259 259 nye aksjer, hver pålydende NOK 0,10. Emisjonen vil omfatte:

- et offentlig tilbud i Norge med en øvre og nedre grense for tegning og tildeling
- et tilbud til institusjoner og andre profesjonelle investorer med en nedre grense for bestilling og tildeling

Det er i utgangspunktet lagt opp til at 20% av Emisjonen skal være forbeholdt tegnerne i det offentlige tilbudet, mens 80% av Emisjonen som utgangspunkt skal være forbeholdt profesjonelle investorer. Den endelige fordelingen mellom det de to transjene vil bli bestemt 17. desember 2003 på grunnlag av tegningsresultatet.

### 2.1 Selskapets aksjekapital før Emisjonen

Aksjekapitalen i Selskapet var per 24. november 2003 NOK 1 027 273 fordelt på 10 272 730 aksjer, hver pålydende NOK 0,10 fullt innbetalt.

### 2.2 Emisjonen

Teknisk sett består Emisjonen av to emisjonsvedtak: et vedtak truffet av styret på grunnlag av fullmakt gitt av generalforsamlingen 24. november 2003 og et vedtak truffet direkte av og i generalforsamlingen som avholdes 17. desember 2003.

I ekstraordinær generalforsamling i Norwegian den 24. november 2003 ble styret i Selskapet gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 483 636 ved utstedelse av inntil 4 836 360 nye aksjer, hver pålydende NOK 0,10. Fullmakten gir rett til fravikelse av eksisterende aksjonærs fortrinnsrett. Fullmakten gjelder i en periode på to år fra vedtakstidspunktet. Fullmakten ble registrert i Foretaksregisteret den 28. november 2003.

På grunnlag av generalforsamlingens fullmakt ble det i styremøte 5. desember 2003 fattet en foreløpig beslutning om å forhøye Selskapets aksjekapital med minimum NOK 10.000 og maksimum NOK 483 636 ved utstedelse av minimum 100 000 og maksimum 4 836 360 nye aksjer, hver pålydende NOK 0,10. Endelig beslutning om kapitalforhøyelse, derunder fastsettelse av tegningskursen, vil bli fattet av styret på styremøte 17. desember 2003. Aksjer som utstedes på bakgrunn av styrefullmakten vil være forbeholdt tegnerne i det offentlige tilbudet i Norge.

I innkallingen til ekstraordinær generalforsamling datert 3. desember 2003, har styret fremmet forslag om at Selskapets generalforsamling 17. desember 2003 vedtar en rettet emisjon mot institusjonelle og andre profesjonelle investorer som har inngått avtale med Tilretteleggerne. I henhold til forslaget vil det i denne emisjonen bli utstedt minimum 6.060.606 og maksimum 9.259.259 aksjer, hver pålydende NOK 0,10. Tegningskursen vil bli fastsatt av generalforsamlingen på generalforsamlingsdagen. I henhold til innkallingen er øvre og nedre grense på henholdsvis minimum NOK 0,10 og maksimum NOK 60,00 pr aksje, men den endelige tegningskursen vil ligge innenfor det prisintervallet som er beskrevet i kapittel 2.3. Aksjer som utstedes på bakgrunn av generalforsamlingsvedtaket 17. desember 2003 vil være forbeholdt institusjonelle og andre profesjonelle investorer. Styret har mottatt erklæringer fra aksjeeiere som representerer over 2/3 av aksjekapitalen om at de vil stemme for styrets forslag til rettet emisjon i henhold til forslaget i innkallingen.

Ny aksjekapital etter Emisjonen vil være minimum NOK 1 687 933,6 og maksimum NOK 1 953 198,9 fordelt på minimum 16 879 336 og maksimum 19 531 989 aksjer.

Det er en forutsetning for gjennomføringen av Emisjonen og børsnoteringen at det blir gjennomført en emisjon som minimum tilfører Selskapet NOK 200 millioner i ny egenkapital.

### **2.3 Tegningskurs**

Tegningskurs i Emisjonen forventes å bli mellom NOK 27 og NOK 33 per aksje, men prisen kan også bli høyere eller lavere. Dette prisintervallet er fastsatt av styret i Selskapet i samråd med Tilretteleggerne. Den endelige prisen på aksjene vil bli fastsatt av styret i samråd med Tilretteleggerne 17. desember 2003, dvs. etter at Tegningsperioden er over.

Forventet pris er fastsatt ut fra en helhetsvurdering hvor det blant annet er lagt vekt på en vurdering av tidligere gjennomførte aksjekapitalforhøyelser, Selskapets historiske og forventet fremtidige resultater og markedsutsikter og en vurdering av disse faktorer målt opp mot markedets vurdering av sammenlignbare selskaper samt forventet etterspørsel etter aksjene.

Den endelige prisen på aksjen vil bli fastsatt etter at det er gjennomført en bindende budgivningsprosess blant investorer med tegninger over NOK 1 million ("bookbuilding"). Den endelige prisen baseres på etterspørsel på ulike prisnivåer.

### **2.4 Tegning av aksjer i det offentlige tilbudet**

Bestilling i det offentlige tilbudet skjer i beløp, ikke i antall aksjer. Det offentlige tilbudet omfatter alle bestillinger for inntil NOK 1 million. Tilbudet gjelder kun i Norge. Dette innebærer at dersom det bestilles aksjer for et høyere beløp enn NOK 1 million, vil beløpet bli satt til NOK 1 million. Bestilling for høyere beløp enn NOK 1 million må skje gjennom den institusjonelle plasseringen. Minimum tegningsbeløp i det offentlige tilbudet er NOK 10 000.

Tegning av aksjer finner sted i perioden fra og med 9. til og med 17. desember 2003 kl 12.00. Tegningen kan gjøres betinget av at prisen blir i eller lavere enn det indikerte intervallet på NOK 27 og NOK 33 per aksje. Dette må uttrykkelig angis i et eget felt på tegningsblanketten. Dersom tegningen er betinget av pris, og den endelige prisen blir høyere enn den stipulerte pris forkastes tegningen uten varsel. Dersom ingen slik betingelse er angitt, anses bestillingen bindende uansett endelig pris.

Tegning av aksjer i det offentlige tilbudet skal skje på særskilt tegningsblankett som er utarbeidet for dette formål. Prospekt og tegningsblanketter fåes ved henvendelse til ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securites ASA. Korrekt utfylt tegningsblankett må være ett av tegningsstedene i hende innen 17. desember 2003 kl 12.00. Mottatte tegninger er bindende med mindre skriftlig annullering er mottatt et av Tegningsstedene før Tegningsperioden er utløpt. Tegningsblanketter som er feil eller mangelfullt utfylt eller mottatt for sent, kan forkastes uten varsel.

Aksjer kan også tegnes over internett på adressen [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no). Tegning over internett forutsetter at tegneren har en VPS-konto. Slike tegninger er bindende forutsatt at de er registrert før 17. desember 2003 kl 12.00.

### **2.5 Tegning av aksjer i den institusjonelle plasseringen**

Alle som ønsker å tegne aksjer for et beløp på over NOK 1 million må gjøre dette gjennom den institusjonelle plasseringen. Bestilling skjer ved skriftlig meddelelse eller meddelelse per telefon til ett av Tegningsstedene om ønsket volum på angitte prisnivåer før 17. desember 2003 kl. 15.00. Slike meddelelser kan kalles tilbake eller endres av bestillerne inntil utløpet av

Tegningsperioden. Ved utløpet av dette tidspunktet vil meddelelser som ikke har blitt kalt tilbake bli ansett som bindende tegninger.

Tegning av aksjer i den institusjonelle plasseringen vil skje i protokollen for ekstraordinær generalforsamling 17. desember 2003. Bestillinger i den institusjonelle plasseringen vil samtidig innebære at Tilretteleggerne gis fullmakt til å tegne det antall aksjer som er bestilt.

## 2.6 Tegningssteder

For å få tildelt aksjer må tegneren ha VPS-konto og norsk bankkonto. Dersom tegneren ikke har VPS-konto kan Tegningsstedene, de fleste banker, postkontorer og verdipapirforetak opprette VPS-konto. Tegningsstedene er:

ABG Sundal Collier Norge ASA  
Munkedamsveien 45D  
Postboks 1444 Vika  
0115 Oslo

Enskilda Securities ASA  
Filipstad Brygge 1  
Postboks 1363 Vika  
0113 Oslo

Telefon: 22 01 60 00  
Telefaks: 22 01 60 62

Telefon: 21 00 85 00  
Telefaks: 21 00 89 62

I tillegg kan aksjer tegnes over internett på adressen [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no).

## 2.7 Tildeling av aksjer

Tildeling av aksjer i det offentlige tilbudet vil bli foretatt av Tilretteleggerne i samarbeid med Selskapets styre. Ved tildeling i det offentlige tilbudet vil det først og fremst søkes å tildele ønsket antall aksjer. Dersom det offentlige tilbudet blir overtegnet vil det ved tildelingen først tilstrebes å tildele alle tegnerne et antall aksjer som forventes å utgjøre én hel børspost. Mindre tegninger vil således kunne bli gitt en relativt større tildeling enn større tegninger. Det vil ved tildeling av ytterligere aksjer bli tatt utgangspunkt i objektive tildelingskriterier basert på proratarisk tildeling. Tildeling av hele børsposter vil bli tilstrebet. Dersom overtegningen er slik at ikke alle som har tegnet seg for minimum en børspost vil kunne tildeles en børspost, vil tildeling av børsposter gjøres til et tilfeldig utvalg basert på VPS simuleringsrutiner.

I den institusjonelle plasseringen vil tildelingen bli bestemt av styret i Norwegian i samråd med Tilretteleggerne. Det vil kunne bli lagt vekt på forhold som tidlig etterspørsel, prisen, størrelse på bestilling, investorkvalitet og investeringshistorikk og forøvrig tråd med norsk og internasjonal markedspraksis. Det overordnede målet for Styret og Tilretteleggerne vil være å skape en hensiktsmessig langsiktig aksjonærstruktur.

Både i det offentlige tilbudet og den institusjonelle plasseringen vil tildelingen skje etter tegningsfristens utløp 17. desember 2003. Generell informasjon om tildelingen i det offentlige tilbudet vil bli offentliggjort i henhold til punkt 2.9 nedenfor og vil bli sendt ut til samtlige tegnere 18. desember 2003. De som har behov for å vite nøyaktig tildeling før 19. desember 2003, kan kontakte en av Tilretteleggerne fra morgenen 18. desember 2003. For de som har tilgang til investortjenester gjennom sin VPS-kontofører vil det være mulig å sjekke antall aksjer man har blitt tildelt fra og med den 18. desember 2003.

## 2.8 Betaling av tildelte aksjer

Ved tegning av aksjer må den enkelte tegner i det offentlige tilbudet ved påføring på tegningsblanketten gi Tilretteleggerne en engangsfullmakt til å belaste en oppgitt bankkonto for det beløp bestilleren blir tildelt. Melding om tildeling vil bli sendt ut 18. desember 2003. Belastning av oppgitt bankkonto vil skje 19. desember 2003. Tildelte aksjer vil bli overført den

enkeltes VPS-konto så raskt det er praktisk mulig etter at vedkommende bestillers bankkonto er belastet. Av for sent betalt beløp svares etterskuddsrente med 12% p.a.

Dersom det ikke er dekning på den oppgitte bankkontoen på belastningsdato, eller bankkontoen av andre årsaker ikke lar seg belaste, forbeholder styret i Selskapet og Tilretteleggerne seg retten til å annullere bestillingen eller selge de tildelte aksjene for tegnerens regning og risiko, jf. allmennaksjeloven §10-12 fjerde ledd og § 2-13 tredje og femte ledd.

Betaling fra bestillere i den institusjonelle plasseringen vil finne sted mot levering av aksjer på et tidspunkt som bestemmes av Tilretteleggerne. Oppgjør og fysisk levering av aksjene forventes å bli 22. desember 2003.

For å sikre rask registrering av kapitalforhøyelsen har Tilretteleggerne garantert for innbetalingen fra tegnerne. Garantien innebærer at Tilretteleggerne den 17. desember 2003 vil forskuttere det samlede tegningsbeløpet i Emisjonen. Så snart betaling er skjedd i henhold til beskrivelse ovenfor vil aksjene bli overført til den enkelte tegners VPS-konto.

Siden Tilretteleggerne forventes å betale det samlede tegningsbeløpet den 17. desember, forventes aksjer som tildeles å kunne omsettes på Oslo Børs allerede den 18. desember. Dette gjelder både de som har tegnet aksjer i det offentlige tilbudet og de som har tegnet aksjer i den institusjonelle plasseringen. Fysisk levering av aksjene er imidlertid betinget av at oppgjør skjer i samsvar med beskrivelsen ovenfor. Den som ønsker å overdra sine aksjer før fysisk levering er skjedd har selv risikoen for at betaling i henhold til ovenstående finner sted slik at de videresolgte aksjene kan leveres i tide.

## **2.9 Offentliggjøring av tilbudsteknisk informasjon**

Selv om Norwegians aksjer ikke vil bli tatt opp til notering ved Oslo Børs før 18. desember 2003, har Selskapet likevel fått anledning til å benytte børsens informasjonssystem til offentliggjøring av såkalt tilbudsteknisk informasjon. Dette gjelder blant annet informasjon om eventuelle endringer i prisintervallet, endelig fastsettelse av tegningskursen, størrelsen på emisjonen, informasjon om tildelingsgrad mv.

## **2.10 Børsnotering av Selskapets aksjer**

Selskapet sendte den 28. oktober 2003 søknad om børsnotering, primært på Oslo Børs Hovedliste og subsidiert på SMB-listen dersom vilkårene for notering på hovedlisten ikke er oppfylt. Selskapet har bedt om at børsstyret behandler søknaden om børsnotering på styremøte den 17. desember 2003. Selskapet legger opp til, gitt en positiv beslutning i børsstyret samt gjennomføring av en emisjon på minimum NOK 200 mill, at notering vil skje fra ca. 18. desember 2003. En børspost vil utgjøre 200 eller 500 aksjer og Selskapets ticker-symbol vil være NAS.

## **2.11 VPS registrering**

Selskapets aksjer er registrert i Verdipapirsentralen med kontoførerutsteder DnB Verdipapirservice. Selskapets verdipapirnummer er ISIN NO 0010196140.

## **2.12 De tilbudte aksjers rettigheter**

Aksjene som tilbys i forbindelse med Emisjonen gir rett til utbytte som vedtas utdelt etter at aksjene er utstedt. For øvrig gir de nye aksjene rettigheter i Selskapet fra registreringen av kapitalforhøyelsen i Foretaksregisteret. Når det gjelder adgangen til eventuelt å omsette aksjene fra 18. desember 2003 vises til det som er sagt ovenfor under kapittel 2.8.



### 2.13 Omkostninger

Transaksjonskostnader, samt alle øvrige direkte henførbare kostnader i forbindelse med Emisjonen, dekkes av Selskapet. Overkurs, fratrukket transaksjonskostnader vil bli tillagt Selskapets overkursfond. Fordelingen av kostnadene er angitt i tabellen nedenfor.

Navn :	Sted:	Arbeidets art :	NOK mill:
ABG Sundal Collier	Oslo	Tilrettelegger	6,4-7,9
Enskilda Securities	Oslo	Tilrettelegger	6,4-7,9
Advokatfirma Thommessen	Oslo	Juridisk due diligence og juridisk bistand	0,8
Vogt & Wiig AS	Oslo	Juridisk bistand	0,7
PricewaterhouseCoopers DA	Oslo	Finansiell due diligence	0,5
Deloitte Statsautoriserte Revisorer AS	Oslo	Begrenset revisjon av Q3 tallene og revisjonsmessig bistand	0,6

Kostnadene til Tilrettelegger er utregnet med basis i en på forhånd inngått kontrakt, mens øvrige kostnader er basert på estimert timeforbruk. Tallene er eksklusiv eventuell merverdiavgift. For å sikre rask registrering av kapitalforhøyelsen har Tilretteleggerne garantert for innbetalingen fra tegnerne. Garantien innebærer at Tilretteleggerne den 17. desember 2003 vil legge ut det samlede tegningsbeløpet i Emisjonen. Garantiprovisjon på 1 % av emisjonsbeløpet inngår i beløpet angitt ovenfor. I tillegg til de kostnader som fremkommer av tabellen over dekker Selskapet utgifter til blant annet trykking og utsendelse av prospekt samt markedsføring av transaksjonen.

### 2.14 Tilretteleggelse

Emisjonen er tilrettelagt av ABG Sundal Collier Norge ASA og Enskilda Securities ASA.

### **3. Bakgrunn for Emisjonen og søknaden om børsnotering**

#### **3.1 Bakgrunn for Emisjonen av anvendelse av emisjonsproveny**

I forbindelse med oppstart av den innenlandske lavprisoperasjonen ble Selskapet gjennom flere rettede emisjoner tilført ca NOK 115 millioner i ny egenkapital. Av dette beløpet ble ca. NOK 80 millioner tilført Selskapet i forbindelse med en rettet emisjon mot et begrenset antall finansielle investorer høsten 2002. Selskapet ble i denne transaksjonen verdsatt til NOK 235 millioner etter emisjon.

Styrkingen av egenkapitalen gjennom 2002 hadde som formål å dekke Selskapets kapitalbehov knyttet til oppstarten av lavprisoperasjonen basert på de fire kjerneutene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim og Oslo-Tromsø.

Siden emisjonen høsten 2002, har Norwegian utvidet sin virksomhet betydelig. Rutetilbudet omfatter i dag 17 ruter, hvorav fem med utenlandske destinasjoner. Norwegian har lyktes i å etablere seg som et lavprisselskap med en sterk markedsposisjon i sitt hjemmemarked. Selskapet ønsker å kapitalisere på denne markedsposisjonen ved å bedre tilbudet på oppstartsrutene, etablere ytterligere innenriksruter og ruter med destinasjoner ut fra Norge. Norwegian planlegger å utvide sin Boeing 737 flåte fra dagens åtte fly til 11 fly. Dette forventes å danne grunnlag for en betydelig økning av antall ruter i løpet av 2004. Den planlagte ekspansjonen er også begrunnet ut fra et behov for å utnytte skalafordeler gjennom lavere marginale kostnader. Dette vil bidra til lavere gjennomsnittlige setekostnader, og gi et bedre grunnlag for å oppnå økt lønnsomhet, forutsatt at passasjerveksten og beleggprosenten utvikler seg som forventet.

Allerede ved oppstarten av lavprisoperasjonen besluttet Selskapet å benytte et billettøst reiseregistreringssystem. Eksisterende billettøse reiseregistreringssystemer er knyttet opp til tradisjonelle systemer for gjennomgangsbilletter, og er derfor tungvinte og kostnadskrevende. Norwegian ønsket enkle, rimelige og kostnadseffektive systemer for billettøse reiser, med elektroniske registreringer og faktureringer. I tillegg måtte systemene passe til internettbaserte løsninger. Norwegian har i dag utviklet et slikt system, men ønsker å utvikle enklere og mer brukervennlige internettsystemer for reisebestillinger. Deler av emisjonsbeløpet vil derfor bli brukt til å videreutvikle de elektroniske billett- og distribusjonssystemene.

I tillegg til å finansiere den planlagte veksten og investering i IT infrastruktur og funksjonalitet, er det styrets vurdering at emisjonen vil gi Norwegian en finansiell styrke som vil bidra til å sikre at Selskapet blant kunder og i samfunnet for øvrig blir oppfattet som en troverdig og langsiktig aktør i flymarkedet.

#### **3.2 Bakgrunn for søknaden om børsnotering**

Norwegian har siden etableringen av lavprisoperasjonen vært opptatt av å legge forholdene til rette for å forbedre tilgangen til egenkapital fra kapitalmarkedet. Dette var ønskelig blant annet fordi Norwegian ikke har noen dominerende eiere med egne industrielle målsettinger for Selskapet, samtidig som at etableringen av Norwegian lavprisoperasjon, og ytterligere ekspansjon av denne, ville kreve tilførsel av egenkapital fra eksterne investorer.

Emisjonen høsten 2002 ble gjennomført mot eksterne finansielle investorer som hver tegnet seg for mindre til mellomstore eierandeler i Selskapet. Overfor disse investorene ble det kommunisert at Norwegian aktivt ville bidra til å synliggjøre den forventede verdiskapningen i Selskapet ved å legge forholdene til rette for likviditet i aksjen. Selskapet uttalte i den forbindelse overfor deltakerne i emisjonen at det ville bli planlagt en spredningsemisjon og børsnotering av Norwegian-aksjen så snart forholdene lå til rette for det.

Norwegian driver en virksomhet som er gjenstand for bred offentlig interesse. Det er styrets vurdering at Norwegian-aksjen som investeringsobjekt er egnet til å tiltrekke seg bred interesse blant større og mindre investorer og i kapitalmarkedet generelt. I tillegg er det styrets vurdering at en børsnotering av Selskapet ytterligere vil kunne bidra til å styrke Norwegians profil og anseelse i det markedet Selskapet opererer i, på en positiv måte.

Med bakgrunn i ovenstående er det følgelig styrets vurdering at en børsnotering av Selskapets aksje både er ønskelig og hensiktsmessig.

Norwegians styre vedtok på denne bakgrunn i styremøte 27. oktober 2003 å søke om notering av Selskapets aksjer på Oslo Børs. Selskapet har bedt om at børsstyret behandler søknaden om børsnotering på styremøte den 17. desember 2003. Gitt en positiv beslutning i børsstyret og gjennomføring av Emisjonen, forventer Selskapet at Selskapets aksjer noteres på Oslo Børs rundt 18. desember 2003. En noteringspost vil utgjøre 200 eller 500 aksjer og Selskapets ticker-symbol vil være NAS.

## 4. Beskrivelse av Selskapet

Norwegian er et norskbasert flyselskap som tilbyr lavpris flyreiser på 12 innenriksruter og fem utenlandsdestinasjoner. Selskapet opererer i dag åtte Boeing 737-300 flymaskiner og planlegger å utvide flyparken med ytterligere tre fly i løpet av våren 2004.

Fra oppstarten i 1993 til 2002 opererte Norwegian som underleverandør av flytjenester til Braathens innenriksoperasjon. Selskapet fløy 500.000 passasjerer årlig for Braathens, tilsvarende 20% av Braathens totale antall flygninger. I september 2002 startet Selskapet opp lavprisoperasjonen med seks Boeing 737-300 flymaskiner og har i det første driftsåret fløyet nesten en million passasjerer.

### 4.1 Historikk

Selskapet ble stiftet 22. januar 1993 under navnet Norwegian Air Shuttle AS. Selskapets virksomhet ble bygget på overtakelsen av deler av virksomheten i Busy Bee, som begjærte oppbud i årsskiftet 1992/1993. Busy Bee var en del av Ludvig G. Braathen Rederi.

Selskapets forretningsidé var å levere tjenester til Braathens, hovedsakelig ved å fly Braathens ruter på Vestlandet. Selskapets primære mål var fra starten av å være en kostnadseffektiv underleverandør av flytjenester uten kommersielt ansvar for rutenes inntjening.

Selskapet startet med tre Fokker-50 fly (to-motors propellfly med 50 seter) og 54 ansatte. Etter hvert utvidet Selskapet virksomheten til seks Fokker-50 fly og 110 ansatte. De første årene fløy Selskapet på ett års-avtaler, men i 1998 ble det inngått en femårsavtale med Braathens om å fly den såkalte "Vestlandsoperasjonen". Selskapet oppnådde god lønnsomhet og punktlighet i hele perioden Selskapet opererte vestlandsrutene for Braathens.

Slutten av 90-tallet var preget av usikkerhet i luftfartsindustrien og en tilsynelatende overkontrahering av nye fly. I lys av disse markedsforholdene, besluttet Norwegian i 1999 å se etter flere ben å stå på. I år 2000 ervervet Selskapet Lufttransport AS, som på dette tidspunkt drev tre helikoptre og syv fly innen ambulansesektoren i Norge. I løpet av de neste to årene ble det gjennomført en restrukturering av Lufttransport AS og ved utgangen av 2002 drev Lufttransport AS 10 helikoptre og 10 ambulansfly i Norge og Sverige, samt en operasjon på to fly på Svalbard. Som et ledd i å rendyrke passasjervirksomheten, besluttet Norwegian å fisjonere ut Lufttransport AS i et eget selskap i 2002.

Etter SAS' overtakelse av Braathens var det rimelig å forvente at SAS ville komme til å ønske å dekke sitt behov for flygninger på "Vestlandsoperasjonen" ved å benytte sine egne kommuterselskaper, nemlig Widerøe og SAS Commuter. Det ble fremforhandlet en avtale som innebar en tidligere avslutning av kontrakten med Braathens. For Norwegians del ble "Vestlandsoperasjonen" avsluttet 31. mars 2003.

Selskapet vant i 2002 anbudet for staten på en Fokker-50 operasjon på tre tilskuddsruter i Nord-Norge. Etter avslutningen av kontrakten med Braathens på Vestlandsoperasjonen besluttet Norwegian også å avvikle sin Fokker 50 operasjonen i Nord-Norge for å konsentrere sin virksomhet omkring den nyoppstartede Boeing 737 operasjonen. Ved utløpet av 2003 vil Selskapet ha avviklet hele sin Fokker-50 operasjon og fremstå som en rendyrket lavprisoperatør med Boeing 737 fly.

### 4.2 Bakgrunn for etablering av lavprisoperasjonen

Braathens hadde vært konkurstruet over en lengre periode da det ble overtatt av SAS høsten 2001. Flyselskapet Widerøe hadde vært kontrollert av SAS siden sommeren 1998, og i mai 2002

økte SAS sin eierandel til 96,4%. Sommeren 2002 var dermed SAS-konsernet eneste tilbyder av innenlandsflygninger i Norge.

Siden det norske innenriksmarkedet er Nordens største flyreisemarked, og stort også i europeisk målestokk, vurderte Norwegian det som attraktivt å etablere seg som en ny aktør i det norske innenriksmarkedet ved siden av SAS.

Denne perioden var også preget av lavkonjunktur og der eksisterte et ønske om økt konkurranse og lavere priser. Samtidig var det overkapasitet på fly, noe som medførte gode muligheter for å forhandle frem fordelaktige leasingavtaler. Norwegian kunngjorde derfor at de ville starte en lavprisoperasjon i Norge, forutsatt bortfall av bonusprogrammet innenlands. I juni 2002 ble det klart at bonussystemet falt bort, og Norwegian startet for alvor forberedelsene med å etablere et lavprisselskap basert på flytypen Boeing 737–300.

I løpet av de neste tre månedene inngikk Norwegian langsiktige avtaler om leie av seks fly og antall ansatte økte fra 110 til 294. Fra starten av var ideen å gjøre distribusjon av reiser så tilgjengelig, enkel og billig som mulig. Det ble lagt stor vekt på at billetter skulle være tilgjengelig gjennom alle de sentrale distribusjonskanalene; reisebyråer, call-center og på internett.

30. august 2002 fikk Norwegian godkjennelsessertifikat (AOC) til å fly Boeing 737, og de første flyene tok av til fastsatt rutetid søndag 1. september 2002.

### **4.3 Oppstarten og det første driftsåret for Boeing 737 operasjonen**

Norwegian valgte å starte på de fire mest trafikkfette rutene i Norge. Dette var rutene ut fra Oslo til henholdsvis Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. For å konkurrere om forretningskundene med en god rutetabell og sikre avganger ble det vurdert som nødvendig å starte opp med seks fly for disse fire rutene, selv om det ville medføre en lav flyutnyttelse i oppstartsfasen. Prisene ble satt svært lavt i oppstartsmåned, hvilket umiddelbart ga en akseptabel fyllingsgrad. Etter en måneds virksomhet hadde Selskapet oppnådd en markedsandel på mellom 10 og 15% på de enkelte oppstartsrutene.

Frem til september 2003 har Norwegian startet ytterligere 13 ruter, noe som har gitt en vesentlig bedre utnyttelse av flyparken med en tilsvarende nedgang i kostnadene per flytime. Selskapet har fortløpende tilpasset produksjonen på rutene slik at man etter hvert har fått en bedre fyllingsgrad og driftsøkonomi. Etter ett års drift har Selskapet oppnådd sin målsetning om rundt 20% markedsandel på de fire første oppstartsrutene, noe som også har resultert i positiv EBITDA for de samme rutene i mai, juni, september og oktober 2003. Den positive resultatutviklingen har fortsatt for de fire oppstartsrutene utover høsten 2003. De av innenlandsrutene som ble startet våren/sommeren 2003 er fortsatt i en oppbyggingsfase. To av rutene har gitt positiv EBITDA siden juni, mens resten forventes ikke å gi positive bidrag fra driften før i 2004.

### **4.4 Forretningsidé, mål og strategi**

#### **Forretningsidé**

Selskapets forretningsidé er gjennom effektiv drift å tilby flyreiser i det norske markedet til priser som er lavere enn hva konkurrerende flyselskaper i dag tilbyr. Norwegian stiller strenge krav til flysikkerhet og punktlighet, og skal betjene sine kunder på en enkel, sikker og effektiv måte.

## Mål

### *Operasjonelle mål*

Selskapet har som hovedmålsetning å bli det foretrukne flyselskapet for folk som bor i Norge. Selskapet vil deretter søke å ekspandere på fritidsreiser til europeiske storbyer og tradisjonelle feriedestinasjoner i Sør-Europa med basis i trafikk fra de nordiske land.

Norwegian stiller store krav til sine ansatte og skal ha en høy standard på sentrale systemer og prosesser, slik at produktet Selskapet leverer er av høy kvalitet og har høy grad av sikkerhet.

### *Finansielle mål*

Gjennom realiseringen av effektiv drift og optimal inntektsstyring er Selskapets målsetting å oppnå en tilfredsstillende resultatutvikling og avkastning for Selskapets eiere.

## Strategi

Selskapet søker å øke reisevolumet innenlands og ut av Norge gjennom å stimulere markedet med lave priser. God lønnsomhet med lave priser skal oppnås gjennom fokus på:

- kostnadseffektiv og sikker drift
- aktiv inntektsstyring
- utnyttelse av informasjonsteknologi
- effektiv organisering

### *Kostnadseffektiv og sikker drift*

#### Standardisert flypark

Lik flytype gir lavere kostnader per tilgjengelig setekilometer (ASK). De viktigste fordelene ved å utnytte en type fly er:

- Boeing 737 er verdens mest brukte passasjerfly, og dette sikrer god tilgang på fly, reservedeler, teknikere og piloter
- reduserte vedlikeholdskostnader fordi man reduserer behovet for lager av reservedeler
- enhetlig kompetansebehov – både i forhold til vedlikehold og på pilotsiden
- operasjonell fleksibilitet

#### Punkt-til-punkt

Høyest mulig utnyttelse av flyene oppnås gjennom korte bakkeopphold. Punkt-til-punkt flygning muliggjør dette. Såkalt "interlining", dvs. samkjøring med andre flyselskaper, medfører gjerne forsinkede passasjerer og bagasje, samt avkortning av billettinntektene

#### Outsourcing av tjenester

For å oppnå maksimal fleksibilitet har Selskapet outsourcet alt som ikke betraktes som kjernevirksomhet for flyoperasjonen. Dette gjelder eksempelvis all håndtering av passasjerer på bakken. Dette gjør det enklere å starte, endre eller nedlegge ruter fordi en ny destinasjon ikke krever etablering av nytt personal og materiell på flyplassen. Ved å ha fleksibilitet til å kjøpe denne type tjenester oppnår Selskapet lave kostnader på bakkjetjenestene.

#### Enkelt konsept

Selskapet tilbyr ingen gratisservering om bord. På distanser over en time selger Selskapet mat og drikke.

### *Aktiv inntektsstyring*

Norwegian velger de mest trafikkerte rutene der man også kan oppnå de høyeste prisene. Utenom rushtidene søker Selskapet å utnytte kapasiteten ved å fly på de mer prissensitive rutene. Ruteprogrammet tilpasses sesongvariasjoner, ferier og høytider. Selskapet vil operere på sentrale

flyplasser der man kan forvente å oppnå en høyere setepriis, som mer enn utligner eventuelle ekstra kostnader.

Norwegian vil proaktivt og kontinuerlig utvikle rutetabellen slik at den balanserer utviklingen i etterspørselen. Ruter med negativ inntektsutvikling over tid vil bli lagt ned.

#### *Utnyttelse av informasjonsteknologi*

Norwegian satser på bruk av internett og standardiserte IT løsninger for å automatisere og minimere prosesskostnadene forbundet med salg og håndtering av billetter. Det billettløse systemet Selskapet har utviklet gjør billettavregningen enkel og utstyr til billettutstedelse unødvendig. All registrering og overføring skjer elektronisk uten manuelle håndtering.

#### *Effektiv organisering*

Selskapet skal ha en flat struktur som gjør beslutningsveiene enkle og direkte. Selskapet skal vektlegge å ha en dynamisk beslutningsprosess som gjør at det til enhver tid kan reagere raskt med nødvendige tiltak.

Selskapet skal utvikle en egen "Norwegian kultur" som baserer seg på grunnverdiene: Enkelt, relevant og sikkert. Kulturen skal være preget av samarbeid hvor utførelsen vil kjennetegnes av en åpen og direkte dialog med fokus på reelle forbedringer

Norwegians struktur og organisasjon er bygget fra grunnen av med tanke på å holde lave kostnader. Selskapet vil i løpet av våren øke flyparken fra åtte til 11 fly, hvilket vil gi mulighet til mer effektiv utnyttelse og en ytterligere reduksjon av det gjennomsnittlige kostnadsnivået.

## **4.5 Beskrivelse av Norwegians virksomhet**

Norwegians virksomhet er i dag konsentrert rundt lavprisoperasjonen som ble startet september 2002. Selskapet opererer åtte Boeing 737-300 fly på til sammen 17 ruter. Selskapet har en marginal Fokker 50 operasjon som er besluttet faset ut innen 31. desember 2003. En nærmere beskrivelse av utfasingen av denne operasjonen er gitt i kapittel 4.12 i Prospektet.

### **Ett års drift av lavprisoperasjonen**

Et viktig ledd i Selskapets strategi har vært raskt å oppnå en sterk markedsposisjon i det norske innenriksmarkedet. I september 2002 startet derfor Norwegian flygninger på de fire største markedene i Norge; Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim, og Oslo-Tromsø. Disse rutene representerer til sammen ca. 70% av det totale "punkt-til-punkt" innenriksmarkedet i Norge, målt i antallet passasjerer.

I løpet av det første driftsåret har Norwegian:

- Doblet produksjonen
- Ekspandert rutetilbudet innenlands og utenlands
- Bygget en organisasjon som håndterer volumveksten
- Mer enn doblet antallet reisende og salget
- Etablert en sterk markedsposisjon innenlands
- Etablert IT- baserte systemer for reise- og inntektshåndtering
- Oppnådd økt kostnadseffektivitet
- Oppnådd lønnsomhet på oppstartsrutene

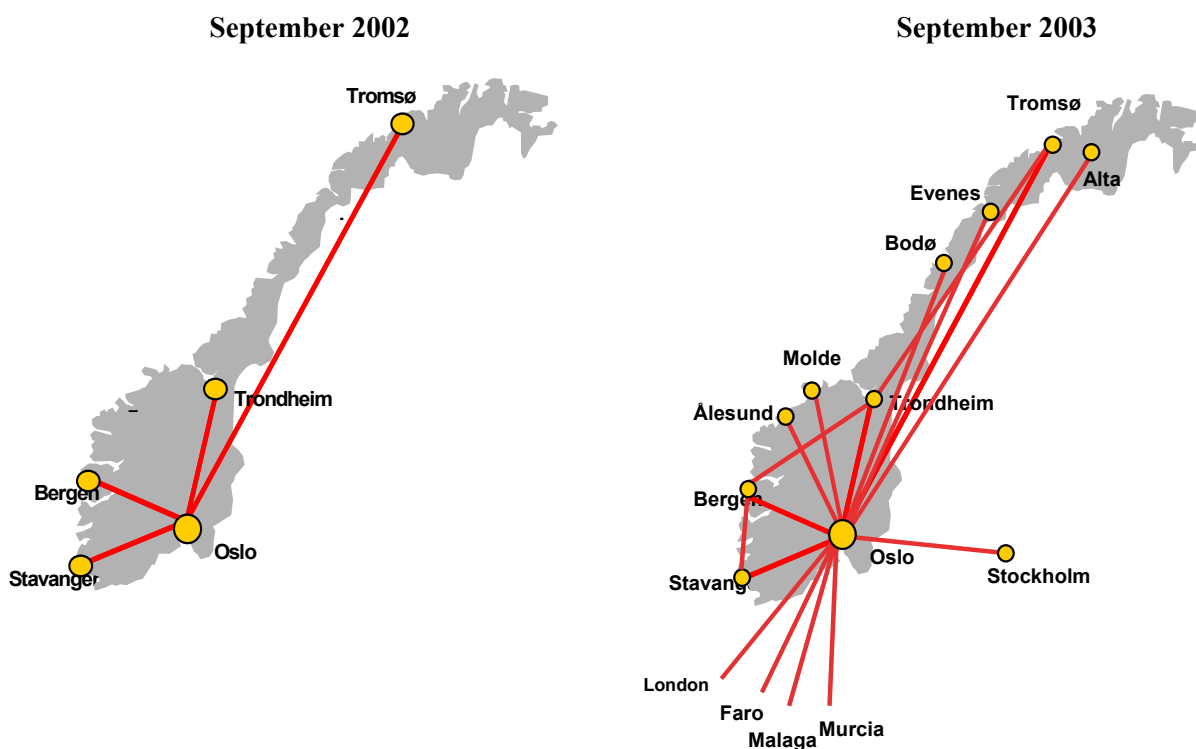
Tabellen under illustrerer med noen sentrale nøkkeltall for den utviklingen Selskapet har realisert i løpet av ett års drift.

Tabell 1: Nøkkeltall 737 operasjonen

	September 2002	September 2003
Flytimer annualisert	10 504	15 700
Antall fly	6	8
Antall ruter	4	17
Besetning (antall)	109	182
Antall årsverk, (inkl. Fokker 50)	294	330
Reisende (antall)	65 879	129 298
Belegg (RPK/ASK (%))	51%	64%
Salg (antall)	99 000	214 000
Fullprisandel (antall (%))	17%	13%
Internettbooking (antall (%))	23%	57%
EBITDA for måneden (NOK mill)	-13,4	7,0

Figuren under viser den ruteekspansjonen Selskapet har gjennomført i det første driftsåret, fra fire til 17 ruter.

Figur 1: Rutetilbudet til Norwegian i september 2002 og september 2003



Oppstarten av Norwegians lavprisoperasjon har ført til vesentlig lavere priser for innenriks flyreiser i Norge. Flyprisindeksen til Statistisk sentralbyrå<sup>1</sup> viser at allerede fra Selskapet kunngjorde oppstarten i april 2002 har de etablerte flyselskapene redusert sine priser betydelig.

Til tross for et relativt utfordrende markeds- og konkurransebilde, har Norwegian i løpet av ett år klart å utvikle seg til å bli en betydelig aktør i det norske markedet.

<sup>1</sup> Konkurransenytt, Jan/Feb 1/2003



## Tilbud og markedsutvikling

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

- Følge de store punkt-til-punkt markedene inn/ut fra Oslo som enten har vært overpriset eller underbetjent
- Være 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

Gjennom 2002 og 2003 utvidet Norwegian sitt rutetilbud til å omfatte 17 ruter, 12 innenlands og fem til utlandet. Antall fly har i den samme perioden økt fra seks til åtte. Fire innenlandsruter ble startet i første halvår 2003; Oslo-Bodø, Oslo-Evenes, Oslo-Molde og Trondheim-Tromsø. I andre halvår 2003 ble rutene Oslo-Ålesund, Oslo-Alta, Bergen-Stavanger og Bergen-Trondheim startet.

Med utgangspunkt i den etablerte posisjonen i det norske innenriksmarkedet har Norwegian søkt 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 flyparken. Sen-vinteren 2003 startet Norwegian flygninger på fritidsdestinasjoner i Spania og Portugal (Malaga, Murcia og Faro). I juni 2003 ble ruten til London (Stansted) og i september 2003 ruten til Stockholm startet opp.

Tabellen under viser Norwegians rutetilbud, når ruten ble startet, Selskapets eget anslag for totalmarkedet på hver enkelt rute og Selskapets tilbud i form av antall avganger per uke. Mer enn åtte avganger per uke vurderes som høyfrekvente ruter i Selskapets portefølje. Ved inngangen til fjerde kvartal 2003 går ca 55% av Selskapets totale flytimeproduksjon til de fire oppstartsrutene.

*Tabell 2: Norwegians rutetilbud*

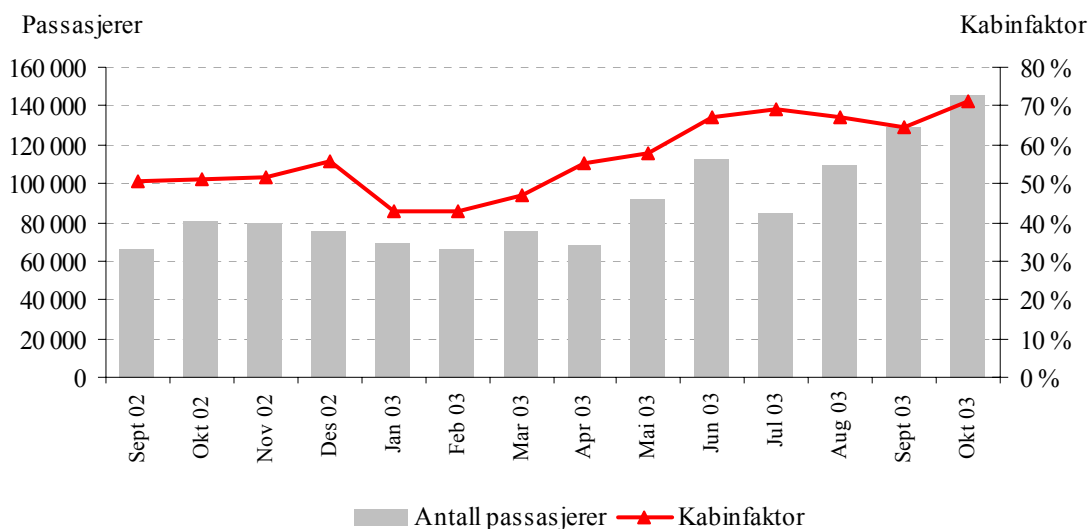
	Rutestart Norwegian	Prognose totalmarkedet 2003 * (Antall passasjerer)	Norwegians tilbud per uke. Antall rotasjoner (>8 er høyfrekvent)
<b>Ruter innenlands:</b>			
Oslo-Trondheim	September 2002	1 275 000	38
Oslo-Bergen	September 2002	1 300 000	38
Oslo-Stavanger	September 2002	975 000	24
Oslo-Tromsø	September 2002	640 000	13
Oslo-Ålesund	August 2003	375 000	10
Oslo-Evenes/Harstad	Mai 2003	300 000	6
Oslo-Bodø	Mai 2003	455 000	6
Oslo-Molde	Juni 2003	120 000	6
Oslo-Alta	August 2003	120 000	4
Stavanger-Bergen	August 2003	500 000	4
Bergen-Trondheim	August 2003	320 000	4
Trondheim-Tromsø	Mai 2003	210 000	4
<b>Ruter utenlands:</b>			
Oslo-Stockholm	September 2003	750 000	11
Oslo-London (Stansted)	Juni 2003	900 000	5
Oslo- Murcia (Alicante)	April 2003	175 000	2
Oslo-Malaga	April 2003	165 000	1
Oslo-Faro (Algarve)	April 2003	50 000	1

Kilde: Norwegians estimater

Norwegian har hatt en kraftig vekst i antall passasjerer siden oppstarten av lavprisoperasjonen. Antall reisende har økt fra 65 000 i september 2002 til nesten 130 000 reisende i september 2003.

Som figuren under viser, varierer reisevolumet gjennom året med en fallende tendens i først kvartal, for deretter å ta seg noe opp igjen i andre kvartal. Reisevolumet faller tilbake i den tradisjonelle sommerferietiden for igjen å bygge seg opp igjen til inngangen av høsten. Månedene september, oktober og november er generelt måneder med antatt høyere reisevolumer, før aktivitetsnivået faller nedover igjen knyttet til jule- og nyttårshøytiden. Den månedlige og kvartalsvise variasjonen i omsetning er i tråd med markedet for øvrig, men vil naturligvis medføre at Selskapets månedlige og kvartalsvise resultater vil variere tilsvarende.

Figur 2 Utvikling i antall passasjerer og kabinfaktor for 737 virksomheten



Markedspenetrasjon kan også beskrives gjennom den markedsandel som Selskapet har oppnådd på sine oppstartsruiter. Som det fremgår av tabellen under har Norwegian siden oppstarten opparbeidet seg en markedsandel i området 19-21%. Markedsandelene gjennom høsten 2002 lå på i området 12-15 %.

Som det fremgår av Tabell 3 har totalt antall reisende økt på de rutene som Selskapet startet opp. Utviklingen i markeder utenfor Norge viser også at lavprisaktører bidrar til en positiv utvikling i det totale antallet reisende. Lave priser bidrar til å øke reiselysten generelt, samtidig som det flytter etablert reisevolum fra andre transportformer som buss og tog over til fly. I dag flyr Selskapet på syv av de største rutene ut fra Oslo. Det totale volumet på disse syv rutene var i 2002 på 5,5 millioner reisende.

Tabell 3: Antall reisende på utvalgte ruter og Norwegians markedsandel

10 Største ruter ut fra Osl					
	Pr 30.09.02	Pr 30.09.03	Endring i %	Norwegian	Markedsandel
Bergen	1 067 988	1 104 267	3 %	228092	20,7 %
Trondheim	1 100 237	1 097 443	0 %	233768	21,3 %
København	1 105 009	1 048 253	-5 %		
Stavanger	812 621	827 464	2 %	157220	19,0 %
Stockholm	696 796	622 750	-11 %	14734	2,4 % (1)
Tromsø	561 011	548 814	-2 %	110976	20,2 %
London/Heatrow	588 826	527 932	-10 %	23777	4,5 % (2)
Bodø	389 815	391 494	0 %	44236	11,3 % (3)
Amsterdam	383 284	380 549	-1 %		
Kristiansand	331 192	319 303	-4 %		

(1) Pax-tall fra september (Stockholm startet 1. September).

(2) Norwegian flyr Stansted. Pax-tall fra juni (London startet 1 juni).

(3) Pax-tall fra april (Bodø startet 1.april).

Kilde: Markedsavdeling OSL

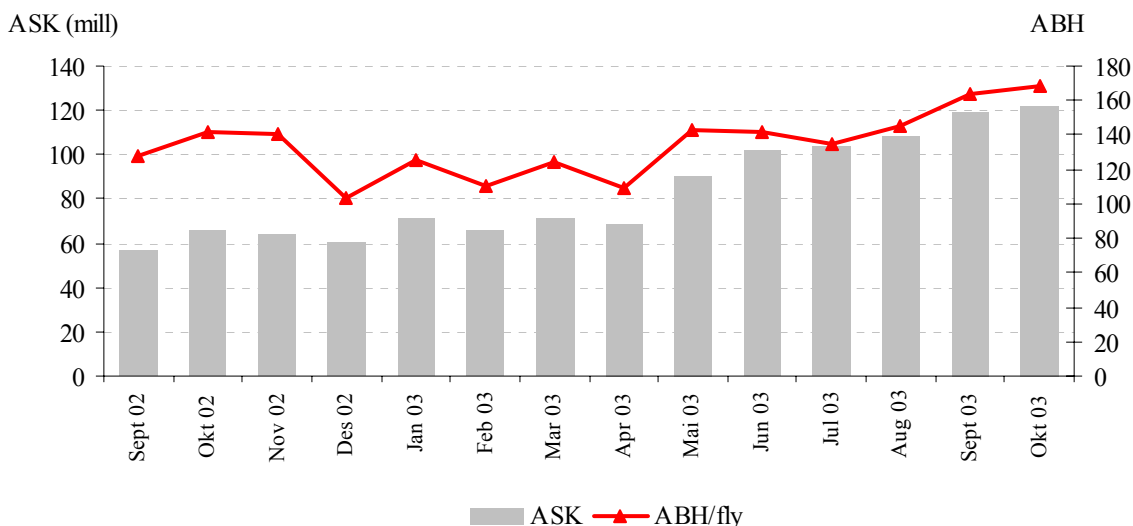
## 4.6 Selskapets inntekter

Selskapets inntekter er en funksjon av hvor godt Selskapet klarer å utnytte flyparken (ASK/ABH) fyllingsgraden (kabinfaktor) og hvilken snittpris man oppnår.

### Produksjon

Figuren under av viser hvordan Selskapets produksjon (ASK) har utviklet seg fra måned til måned og den gradvise bedringen av flyutnyttelsen (ABH) som Selskapet har oppnådd. Antall ABH har økt fra ca. 500 per måned i september 2002 til 1.310 i september 2003. Med en ytterligere utvidelse av flyparken, og etablering av nye ruter, vil denne produktivitetsforbedringen forsterkes ytterligere.

Figur 3: Utvikling i ASK og ABH



Turnaround-tiden er den tiden som går fra et fly parkerer ved en "gate" til det forlater "gaten" igjen. Mindre turnaround tid fører til mer tilgjengelig tid i lufta for produksjon. På alle flygninger kortere enn tre timer er Selskapets turnaround tid i dag på maksimalt 30 minutter. Alle stasjoner i Norge har i dag etablert en turnaround tid på 25 minutter. Tradisjonelle flyoperatører innenlands opererer med tilsvarende tider på 40-50 minutter. Et sentralt forhold

som bidrar til reduksjon av turnaround tid, er punkt til punkt flygninger. Ved slike flygninger unngås komplisert bagasjehåndtering og samordning med andre flyforbindelser.

### Styring av Selskapets inntekter: pris og kabinfaktor

Inntektsstyring, dvs. avveiningen mellom pris og kabinfaktor, er en sentral aktivitet hos alle flyselskaper. Lavprisaktører har gjennom sin strategi introdusert en langt større dynamikk enn tidligere i bruken av pris for å øke kabinfaktoren. Pris er aktivert som et vesentlig virkemiddel i utviklingen av antallet reisende og optimaliseringen av resultat for hver enkelt avgang. Andre sentrale elementer i Selskapets aktive arbeid med å optimere inntektssiden er opphør og forenkling av forkjøpsregler, fordelingen av type billetter mellom ulike kategorier, etterspørselsdrevet prising frem til avgang og kortsiktige justeringer av rutetilbudet.

Selskapet opererer med seks priskategorier, en full fleksibel og fem rabatterte billetter. I tillegg kommer kampanjepriser for å øke kabinfaktoren i perioder med forventet lav etterspørsel. Prisintervallet på de ordinære billettprisene er innenlands mellom NOK 195– 1 895 og utenlands mellom NOK 165 – 2 385, se for øvrig tabellen nedenfor for mer detaljert informasjon.

Tabell 4: Prisintervall på Norwegians ordinære billettpriser

<b>Ruter fra Oslo:</b>	Priser* per 24.10.03 (NOK)
Bergen/Trondheim/Stavanger/Molde/Ålesund	195 - 885
Alta	365 - 1 495
Tromsø	365 - 1 660
Bodø	365 - 1 360
Evenes	365 - 1 495
Murcia/Malaga/Faro	485 - 2 385
London	165 - 1 365
Stockholm	165 - 1 055
<b>Ruter mellom:</b>	
Bergen - Stavanger	195 - 710
Bergen - Trondheim	195 - 885
Trondheim - Tromsø	365 - 1 360

\* eks. skatter og avgifter

Primært som et resultat av reduserte priser og økt kjennskap til Selskapet, har kabinfaktoren økt fra 51% ved oppstarten september 2002 til 71% i oktober 2003. Ved oppstart i september 2002 var gjennomsnittsprisene (yelden) relativt lav grunnet sen salgsstart og introduksjonstilbud. Prisene steg deretter, men ble påvirket av sesongsvingninger rundt juletider 2002. I januar 2003 ble prisen på full flex billetten hevet, noe som resulterte i økt gjennomsnittspris. Denne holdt seg stabil for høyfrekvensrutene i Sør-Norge frem til september 2003. Økningen i gjennomsnittspris for rutene Oslo - Stavanger/Bergen/Trondheim fra oktober 2002 til september 2003 var på ca 10%. For Tromsø ble det gjort en prisnedsettelse i mai 2003 som resulterte i lavere gjennomsnittspris, men en stor økning i volum slik at de totale inntektene økte. Gjennomsnittsprisen på billettene på Tromsø sank fra oktober 2002 til september 2003 med ca. 12%.

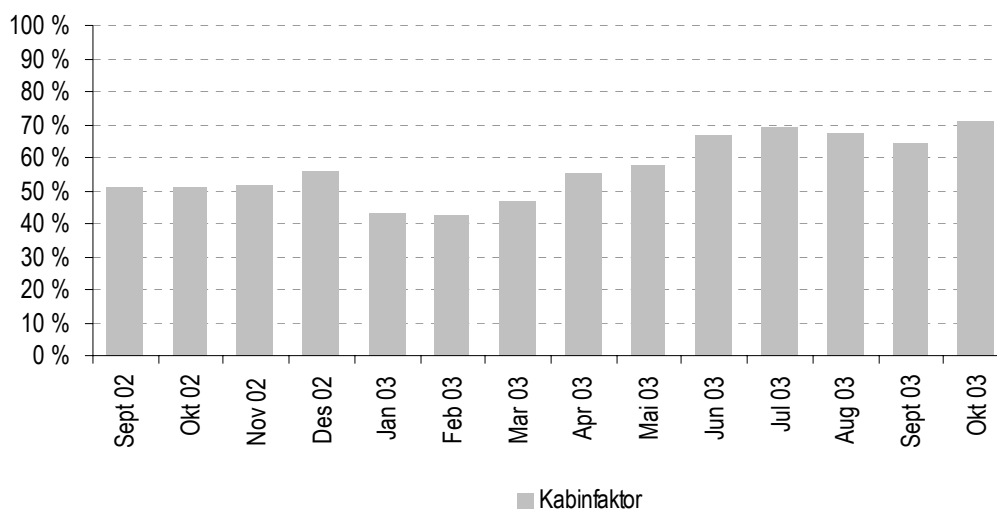
I oktober 2003 ble flere faktorer som påvirker prisene endret. Prisen på full flex billetten ble redusert med 10-12% for alle destinasjoner. Dette ble gjort for å svare på prisnedsettelser fra konkurrentene. I tillegg ble forkjøpsreglene på høyfrekvensrutene endret, slik at billetter som tidligere måtte kjøpes henholdsvis mer enn 3 og 2 uker før reise, nå kunne kjøpes frem til 1 uke før reise. Begge disse faktorene førte til et fall i gjennomsnittsprisen for oktober.

Forkjepsreglene vil i sin helhet bli fjernet på høyfrekvensrutene 15. desember 2003. Dette betyr at det i prinsippet vil være etterspørselen som bestemmer hvilken type billett som kan kjøpes helt frem til avgang. Siden prising kan benyttes som et effektivt virkemiddel helt opp til avgang, forventes mulighetene til å fylle opp flyene å bli høyere uten forkjepsregler. Forkjepsreglene regulerte hvilke billetter som var tilgjengelige for publikum frem til flyavgang. Bortfallet av forkjepsreglene betyr at den billigste billetten som tidligere måtte kjøpes tre uker før avgang, nå kan kjøpes helt frem til avgang gitt lav fyllingsgrad på avgangen. Selv om gjennomsnittsprisene vil kunne fortsette å falle som en konsekvens av omleggingen, forventer selskapet at de totale inntektene vil øke som et resultat av økt attraktivitet og fyllingsgrad.

På de typiske fritidsrutene som selskapet opererer, varierer gjennomsnittsprisene med markedets sesongsvingninger. I perioder med høy etterspørsel ligger prisene høyt, mens de i perioder med lav etterspørsel ligger tilsvarende lavt. På disse rutene er det ingen forkjepsregler, noe som muliggjør inntektsoptimalisering gjennom pristiltak helt frem til avgang.

Kabinfaktor måles i antall passasjerkilometer i forhold til antall setekilometer (RPK / ASK), og uttrykker hvor mange seter Selskapet klarer å selge ut av sin totale produksjon. 15% økning i kabinfaktoren tilsvarer en 35% forbedring i utnyttelsen av kapasiteten fra oppstarten, og viser at Selskapet har oppnådd en sterk bedring av markedspenetrasjonen.

Figur 4: Utvikling i kabinfaktor



Norwegians kabinfaktor ligger i dag høyere enn konkurrerende aktører i innenriksmarkedet. Selskapets konkurrenter bruker i tillegg flytyper med et lavere antall seter på sine innenriksflygninger.

### Salg- og markedsføring

#### Bedriftsavtaler

Før oppstarten i september 2002 inngikk Norwegian en storkundeavtale med den norske stat. Det har tatt tid å innarbeide avtalen og det er først i inneværende år avtalen har begynt å gi klar effekt for Selskapet. Avtalen med Staten var i utgangspunktet ettårig med opsjon på forlengelse ytterligere ett år. Denne opsjonen er nylig blitt erklært, slik at avtalen er forlenget med ett år frem til høsten 2004.

Etter oppstarten har Selskapet inngått flere kundeavtaler med både store, mellomstore og mindre bedrifter. Reisevolumet knyttet til disse avtalene har vist en positiv utvikling. Veksten det siste halvåret indikerer at valg av Norwegian som reiseleverandør får et stadig økende gjennomslag.

### *Effektive salgskanaler*

Selskapet har bevisst utviklet tre distribusjonskanaler for å dekke totalmarkedet: reisebyråer, internett og call-center. To tredjedeler av Norwegians omsetning går i dag igjennom egne kanaler. Dette forsterker Norwegians markedsposisjon fordi Selskapet får økt eierskap til egne kunder, reduserer avhengighet av tredjepart for å nå kundene og reduserer kostnaden knyttet til markedsføring mot egne kunder. Det er for øvrige avdekket enkelte mangler ved Selskapets nettjenester i forhold til de krav som følger av e-handelsloven. Selskapet har iverksatt tiltak for å rette opp disse manglene så snart som mulig.

Statistikk fra blant annet USA, viser at kjøp av flyreiser over internett har hatt en sterk vekst de siste årene. En effektiv internett-kanal anses derfor av de fleste flyaktører i dag som en viktig faktor i utviklingen av antallet reisende på etablerte og nye destinasjoner. Mer enn 50% av Selskapets reiser blir i dag solgt gjennom internett-kanalen. Denne kanalen benyttes både av ferie- og fritidsreisende og forretningsreisende.

### *Merkevareutvikling*

Norwegians merkevareposisjon er viktig for tilveksten av passasjerer og for de markedsandeler Norwegian oppnår. Eksterne markedsundersøkelser viser at Norwegian har etablert en god posisjon i forhold til konkurrerende flyselskaper.

## **4.7 Selskapets kostnadsutvikling**

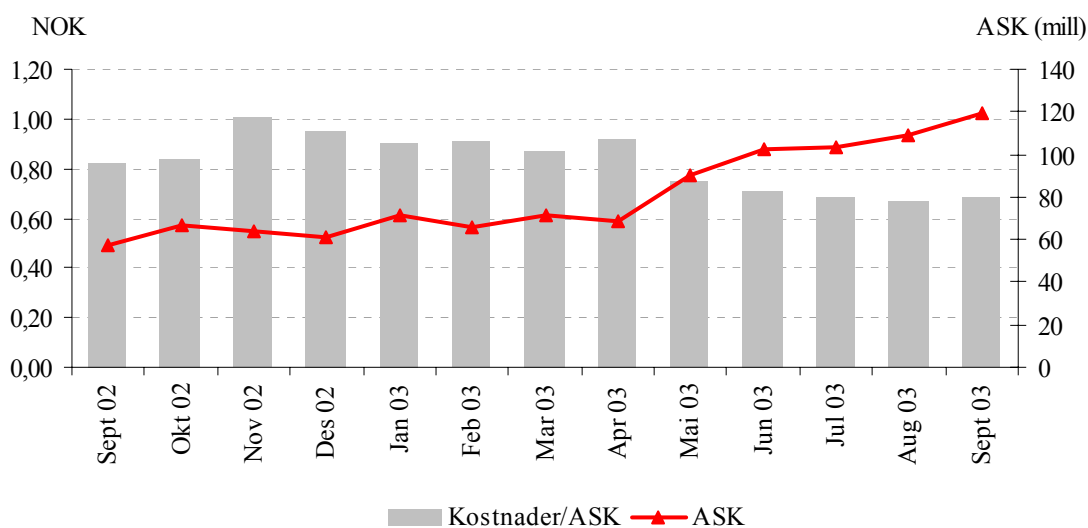
Norwegians struktur og organisasjon er bygget fra grunnen av med tanke på å kunne operere med lave kostnader.

Kostnadene til Norwegian er i stor grad drevet av flyparken og faste kostnader. Dermed er det viktig å ha en høy utnyttelse av flyparken for å oppnå en lav snittkostnad per sete. Videre vil en utvidelse av flyparken gi andre skalafordeler.

### **Produksjonsøkning**

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 også medført at driftskostnadene per ASK er blitt redusert gjennom perioden. Figuren under viser utviklingen i ASK og driftskostnader per ASK fra september 2002 til og med september 2003. Grunnet oppstart av nye ruter med kortere flytid, har kostnadene per ASK for september måned økt noe.

Figur 5: Utvikling i ASK og driftskostnader per ASK



Som følge av at Selskapet planlegger å etablere ytterligere ruter i 2004, forventes en fortsatt vekst i både ASK og ABH. Økt flyflåte gjør det mulig å få bedre utnyttelse av den totale flåten gjennom dagen og uken, noe som forventes å bidra til å forsterke nedgangen i kostnad / ASK. Dette vil legge til rette for en ytterligere reduksjon i driftskostnad per ASK og forsterke Selskapets konkurransekraft på kostnadssiden.

### Ensartet flyflåte

Som tabellen under viser disponerer Selskapet per november 2003 en flåte på til sammen åtte fly av typen Boeing 737-300. Flåten har en gjennomsnittsalder på 11 år. Et flys totale levetid, eller produksjonstid med god regularitet, beregnes typisk til 25-30 år. Alle de åtte flyene er innleid på fem års avtaler, hvorav Norwegian for fire av dem har en opsjon på forlengelse for ytterligere to år på samme ratenivå.

Tabell 5: Selskapets flyflåte

Registrerings nr.	I drift siden	Logo på halen	Leiet av	5- års leieavtale inngått	Opsjon på forlengelse
LN-KKF	08.03.1989	Fritjof Nansen	BCC	30.07.2002	
LN-KKG	04.05.1989	Gidsken Jakobsen	Jetscape	30.07.2002	
LN-KKH	03.05.1990	Otto Sverdrup	ILFC	30.07.2002	
LN-KKI	11.05.1990	Helge Ingstad	ACG	30.07.2002	
LN-KKJ	14.11.1997	Sonja Henie	GECAS	08.08.2002	2 år
LN-KKL	21.11.1997	Roald Amundsen	GECAS	08.08.2002	2 år
LN-KKM	14.03.1990	Thor Heyerdahl	GECAS	05.11.2002	2 år
LN-KKN	17.04.1991	Sigrid Undset	GECAS	05.11.2002	2 år

Leasingavtalene Selskapet inngikk sommeren/høsten 2002 vurderes til å være gunstige prismessig som følge av at tilgangen på fly i denne perioden var høy og ratene etter 11. september 2001 hadde falt betydelig.

Et viktig element i Selskapets forretningsmodell har vært å fokusere på én type fly. I tillegg til at flyene skal kunne settes inn på hvilken som helst rute, fører en enhetlig flåte til enklere vedlikehold og lavere kostnader på grunn av behov for mindre delelager, mindre variasjon i hjelpemidler, utstyr og infrastruktur, samt en enklere administrasjon. Før flyene ble satt inn i

drift undergikk flyene betydelige modifikasjoner på utleiers regning for å oppnå en ensartet flypark og standardiserte løsninger.

Lett vedlikehold gjøres i egne verksteder på Gardermoen og Sola (Stavanger), mens tungt vedlikehold kjøpes av internasjonalt etablerte aktører. Lager for flykomponenter leies inn, mens Norwegian selv eier forbruksvarer og standardmateriell. Det avsettes mellom NOK 5 000– 6 000 per time for kjøpt vedlikehold. Kostnaden for eget vedlikehold er i størrelsesorden 1 600 NOK per time. Ved utvidelse av flåten vil kjøpte vedlikeholdstimer øke proporsjonalt med produksjonen, mens kostnaden for eget vedlikehold og administrasjon vil falle per produksjonsenhet. Snittlengden på Selskapets flygninger og total årlig tid i luften (ABH), er sentrale elementer for avsatte vedlikeholdskostnader.

### Effektiv bruk av personale

Tre måneder før oppstarten av Norwegians første flygninger med 737 operasjonen, hadde Selskapet totalt 119 ansatte. Per 1. oktober 2003 hadde Norwegian 357 ansatte, tilsvarende 330 årsverk. Av de ansatte utgjorde flyoperativt og teknisk personell (piloter, kabinansatte, flyoperativ administrasjon og vedlikehold) 68%. Organisasjonen har med andre ord mer enn tredoblet antall ansatte siden 1. juni 2002. Den vesentligste tilveksten av nye ressurser har vært innenfor det operative (piloter og kabinansatte), en oppbygging av tilnærmedesvis hele den kommersielle funksjonen i Selskapet og en styrking av sentrale administrative funksjoner, spesielt innenfor økonomi, inntektshåndtering og kontrollerfunksjonen.

Luftfartstilsynet har fastsatt et arbeidstidsreglement i BSL (Bestemmelser for Sivil Luftfart) som alle flyselskaper må overholde. Norwegian har ingen ytterligere restriksjoner av betydning gjennom sine kollektivavtaler med det flygende personellet, noe som gir økte muligheter for å utnytte personalet på en, for Selskapet kostnadseffektiv måte sett i forhold til mange andre flyselskaper. Produktiviteten til organisasjonen har økt jevnt gjennom det første driftsåret. I september 2002 var antallet flytimer per besetningsårsverk på 35, mens i september 2003 var tallet økt til 58.

Norwegian startet sin operasjon med sine Boeing 737 fly med 1,8 besetninger per fly. Etter et år har utvidelsen av flyprogrammet øket behovet til 4,1 besetninger per fly. Denne utviklingen har økt utnyttelsen av flyene, samtidig som det har gitt muligheter for å optimalisere utnyttelsen av besetningene. Dette kan best illustreres ved antall flytimer besetningen har fløyet:

September 2002 til og med mars 2003: 50 timer/mnd

April 2003 til og med september 2003: 58 timer/mnd

For perioden september 2003 til mars 2004 forventer Selskapet at utnyttelsen av besetningen vil øke med ytterligere 20%.

For å holde det generelle lønnsnivået nede og incentivere de ansatte til fortsatt høy innsats, har Selskapet blant annet innført et aksjeopsjonsprogram for ansatte, se nærmere beskrivelse i kapittel 7.3.

### Distribusjonskostnader

Selskapet benytter seg av tre distribusjonskanaler for salg av flybilletter;

Internett – [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)

Call senter (Oslo og Tromsø)

Reisebyråer

Den mest kostnadseffektive kanalen er internett. Den dyreste kanalen er reisebyråer, men reisebyråene, oppnår i gjennomsnitt de høyeste prisene. Etter hvert som Norwegians call-center



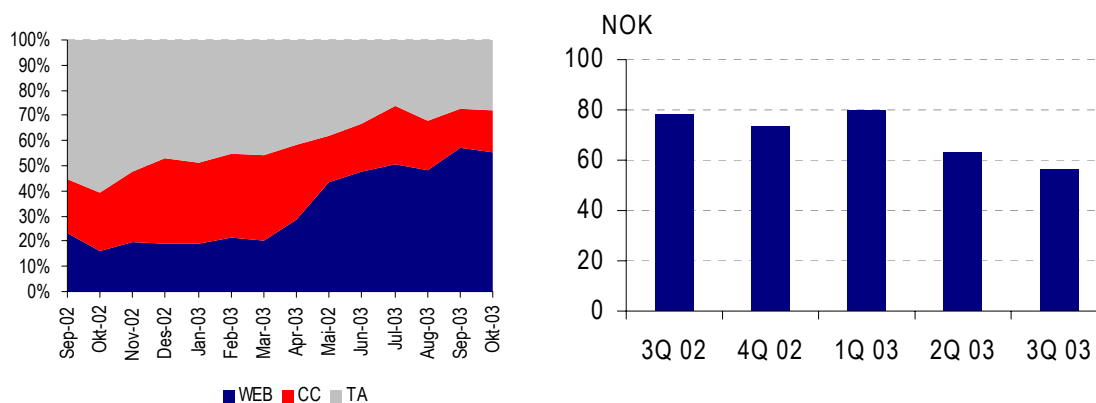
blir uavhengig av GDS (Global Distribution Systems - som for eksempel Amadeus), vil driftskostnadene på eget salgskorps falle og bli enda mer kostnadseffektivt.

Reisebyråene tilfører et stabilt passasjervolum med en høy gjennomsnittspris. 56% av totalomsetningen gikk i september 2002 gjennom reisebyråene. I september 2003 var denne andelen 35%. De fleste norske bedrifter med en betydelig reisevirksomhet er tunge brukere av reisebyrå. Det er derfor viktig å være tilgjengelig i denne kanalen.

I likhet med øvrige flyselskaper fjernet Selskapet provisjonen fra avtalene med reisebyråene 1. oktober 2003. Avtalene er under reforhandling, men den nye avtalen vil basere seg på at byråene pålegger kundene gebyrer som erstatter provisjonsbortfallet fra flyselskapene.

Som man ser av Figur 6 har Selskapets distribusjonskostnader falt etter hvert som den billigste distribusjonskanalen (internett) har gått fra under 25% andel ved oppstarten til over 50% andel i siste halvår 2003.

Figur 6: Salg per distribusjonskanal og salg- og distribusjonskostnader per passasjer



### Administrasjon og øvrige kostnader

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

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 billetthåndtering og personalplanlegging som over tid vil kreve færre ansatte og mindre administrasjon.

For å sikre gode og hensiktsmessige løsninger har Selskapet egne nøkkelressurser for kontroll og styring av IT-systemene. Løsninger og systemer leveres og integreres av eksterne IT leverandører.

### Bakkeoperasjon og ombordtjenester

For å ivareta den fleksibiliteten aktiv ruteporteføljeutvikling fordrer, kjøper Selskapet tjenester for å dekke sine bakkeoperasjoner. Dagens merverdiavgiftslovgivning i Norge gjør det fordelaktig å kjøpe tjenester fra egne selskap eller på annen måte inngå i fellesregistrering med andre selskap, da man unngår merverdiavgift. Selskapet er fellesregistrert med 2 selskaper, hhv i Bergen (Norport), og i Oslo (Servisair). Dette har medført noe høyere administrasjonskostnader, men som følge av bortfall av merverdiavgift en netto positiv fordel for Selskapet. Fra 1. mars 2004 ligger det forslag i statsbudsjettet om at all persontrafikk blir pålagt 6% merverdiavgift.

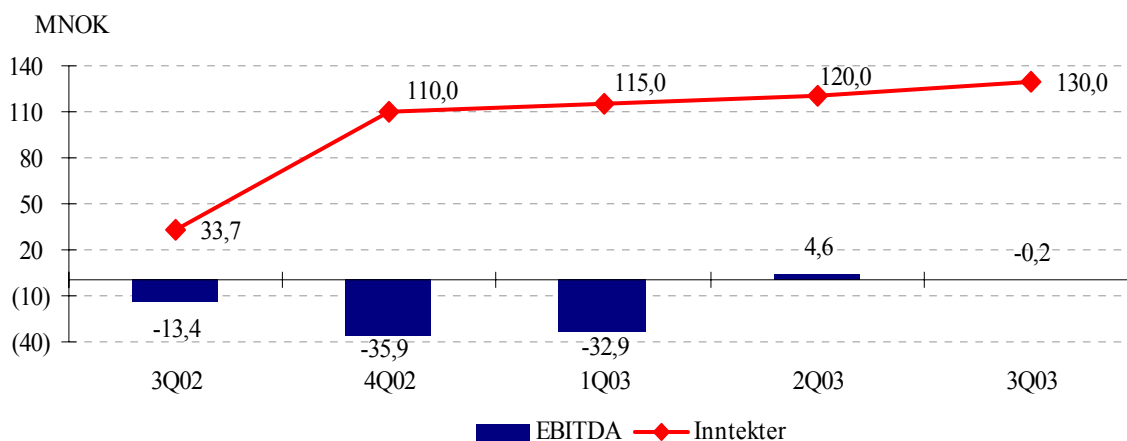
For tradisjonelle flyselskaper er matsservering ombord på flyet en kostnad. Norwegian tilbyr i hovedsak ikke matsservering på sine ruter, men der flytiden er mer enn en time tilbys dette mot betaling. På utenlandsruter tilbyr Selskapet også tax-free salg. I tredje kvartal 2003 utgjorde salg ombord NOK 3,6 millioner og er derfor en ikke ubetydelig inntektskilde.

#### 4.8 Resultatutviklingen i Selskapets ruteportefølje

Selskapets fire oppstartsruiter fra Oslo til Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø har opplevd en positiv resultatutvikling i sitt første driftsår. Til tross for de til dels høye endringskostnadene som er til stede på grunn av innarbeidede preferanser, etablert reisep praksis og konkurrerende aktørers bonusprogram utenfor Norge, har Selskapet klart å oppnå en positiv utvikling i det norske forretningsreisemarkedet.

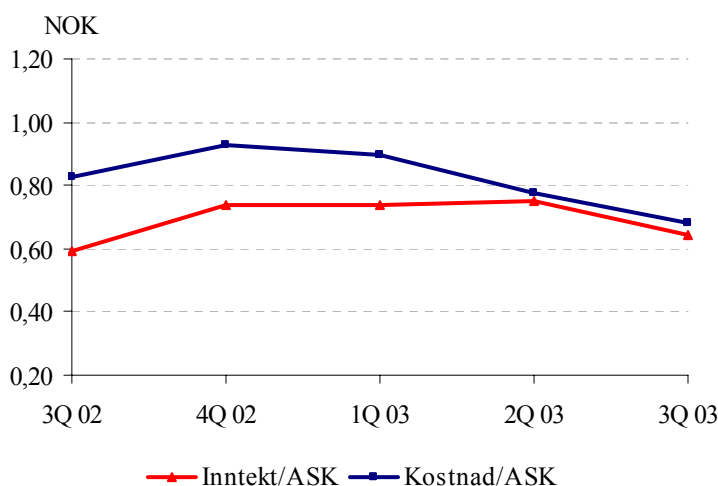
Dersom en sammenligner 3. kvartal 2003 med 3. kvartal 2002, har total EBITDA for de fire oppstartsrutene gått fra negativ NOK 13 millioner kroner til null.

Figur 7: Utvikling i inntekter og EBITDA for de fire oppstartsrutene



Siden oppstarten i september 2002 har 737 operasjonens driftsmargin opplevd en gradvis positiv utvikling, hvilket illustreres ved forholdet mellom Inntekt/RPK og Kostnad/ASK. Figur 8 viser hvordan enhetsinntektene og enhetskostnadene har utviklet seg i løpet av perioden. En stor bidragsyter til den positive utviklingen i marginene er naturlig nok de fire oppstartsrutene som i første driftsår har stått for 85% av Norwegian's 737 omsetning.

Figur 8: Utvikling i Inntekt/ASK og Kostnad/ASK



## 4.9 Punktlighet

Selskapets punktlighet, målt i forsinkelser utover 15 minutter, har som tabellen under viser ligget på linje med andre innenriksoperatører i perioden januar til september 2003, se tabellen under. I august og september hadde Selskapet imidlertid lavere punktlighet. Grunnen til dette var hovedsakelig knyttet til at et fly ble tatt ut av drift i over to uker etter at det ble påført skade under bakkeoperasjonen. Den fortsatt relativt lave punktligheten i oktober skyldes primært noen oppstarts problemer ved innføring av billettløse systemer og bemanningsutfordringer knyttet til høyere flyutnyttelse. Norwegian er noe mer utsatt for følgeeffekter av at ett fly blir stående sammenlignet med tradisjonelle flyselskaper som har en høyere frekvens i sin rutetabell. Denne risikoen vil bli redusert gjennom den planlagte utvidelsen av Selskapets flyflåte, se nærmere under kapittel 4.11.

Tabell 6: Selskapets punktlighet, målt i forsinkelser utover 15 minutter

% av avganger innenfor 15 minutter - Oslo Lufthavn 2003				
	Norwegian	SAS	Braathens	Snitt OSL
Jan	90,9	88,6	83,9	85,0
Feb	87,2	89,6	85,5	87,3
Mar	97,7	93,7	88,6	90,3
Apr	94,7	93,1	85,7	89,8
Mai	93,9	95,9	92,9	93,4
Jun	90,0	93,8	89,4	89,7
Jul	92,8	91,8	91,3	89,9
Aug	85,8	90,7	93,3	90,3
Sep	84,5	90,9	89,7	89,3
Okt	82,0	90,3	89,9	88,9

## 4.10 Flysikkerhet

Siden Selskapet ble startet for over 10 år siden, har det ikke vært involvert i en eneste ulykke eller hendelse som har forvoldt skade på passasjerer eller besetning. Det har heller ikke vært registrert skader eller arbeidsulykker på bakken som har medført noen større skader eller uferhet på personer. En proaktiv holdning til forebygging 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 gjennomgår, 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 flygere og flyene (Boeing 737-300), er godkjente for instrument-innflyginger 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 simulatortreningene som flygerne må gjennomføre.

#### 4.11 Planlagt ekspansjon av eksisterende rutetilbud

Dersom slot-tider blir tildelt som forventet, er planen å øke produksjonen fra 15.700 ABH i 2003 til 28.000 ABH i 2004. Denne ekspansjonen vil kreve at Selskapets flyflåte øker fra åtte til 11 fly.

Selskapet utvikler årlig ruteprogram som dekker det totale rutetilbudet for sommer- og vinterperioden. Rutetabellen for sommertilbudet dekker vanligvis perioden fra starten av april til slutten av oktober, mens vinterprogrammet dekker slutten av oktober og ut mars. Utviklingen av det totale ruteprogrammet baserer seg i store trekk på historiske utviklingstrender og tar høyde for justering av etablerte ruter og nye ruter som planlegges startet opp.

Sentralt i arbeidet med nye ruteplaner er økning av kapasiteten på eksisterende innenlandske og utenlandske ruter. Nye ruter for Selskapet vil også kunne bestå av ruter hvor det i dag ikke finnes noe direkte tilbud.

Eksempel på dette vil være typiske fritidsdestinasjoner til storbyer i Europa og ferie / fritidsdestinasjoner i Sør-Europa. Selskapets vurderinger av mulig videre ekspansjon i 2004 involverer evaluering av oppstart av 15-20 nye ruter som i hovedsak vil være rettet mot storbydestinasjoner og tradisjonelle feriedestinasjoner utenfor Norge. Ved å kombinere nye ruter som allerede har et større trafikkvolum med ruter som ikke er betjent direkte i dag, søker Selskapet å balansere ruteporteføljens risikoeksponering.

Tilveksten til Selskapets totalvolum er avhengig av hvilket ekspansjonsprogram som blir besluttet og gjennomført, kombinert med hvilke priser og reisenivå som oppnås på de enkelte rutene.

#### 4.12 Utfasing av Fokker 50 operasjonen

I mars 2002 sa Braathens opp avtalen med Selskapet om flygning av utvalgte ruter på Vestlandet. Partene ble senere enige om at denne operasjonen skulle avsluttes tidligere enn det som opprinnelig var avtalt. Som en del av denne avtalen mottok Norwegian en engangskompensasjon fra Braathens. Kompensasjonen skulle dekke Norwegians merkostnader knyttet til avviklingen av Vestlandsoperasjonen og nødvendig restrukturering av selskapet som følge av dette. Kompensasjonen har gitt et netto positivt bidrag i 2003

Selskapet har sagt opp avtalen med den norske stat for flyging på tilskuddsruter i Nord-Norge med to Fokker 50 fly. Kontrakten opphører fra og med 1. januar 2004.

Som følge av at Selskapet besluttet å fase ut Fokker 50 operasjonen har en stor del av pilotene og teknisk personale som tidligere var tilknyttet Fokker 50 operasjonen blitt omskolert til å kunne inngå i lavprisoperasjonen (Boeing 737 flygninger).

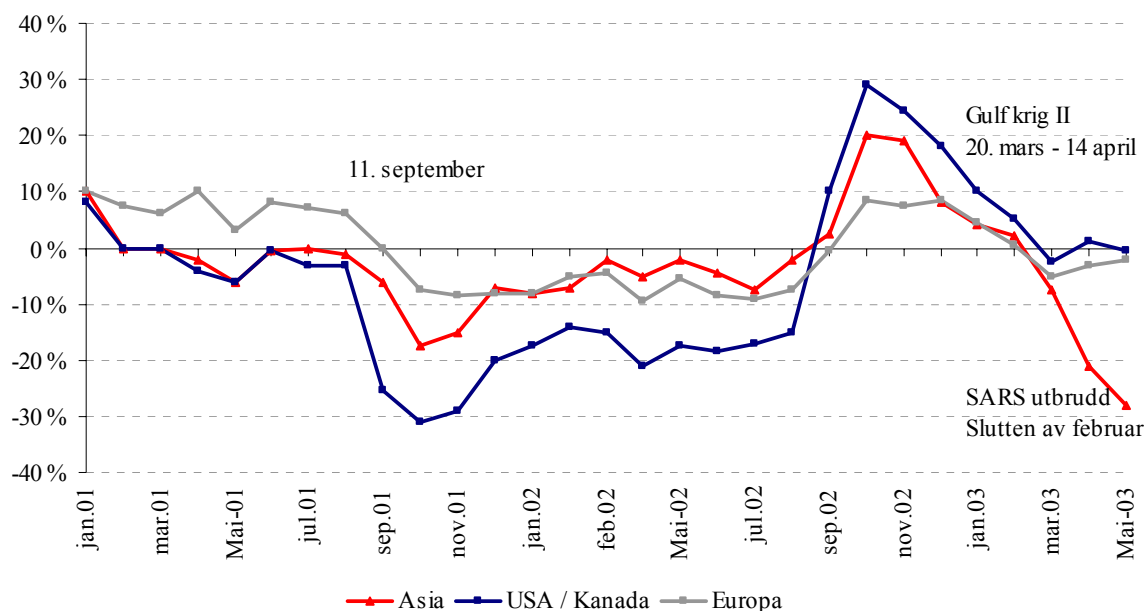
Selskapet arbeider med å avhende egne fly og tilbakelevere de resterende til leasingselskapene. Det er etter selskapets vurdering gjort tilstrekkelig avsetning i balansen per 30. september 2003 for avviklingen av Fokker 50 operasjonen, se for øvrig nærmere opplysninger i kapittel 6.1.

## 5. Markeds- og konkurranseforhold

### 5.1 Introduksjon

Utviklingen i flypassasjervolumet samsvarer i høy grad med den generelle økonomiske utviklingen. Markedet for persontransport med fly er i tillegg utsatt for svingninger som følge av normal sesongvariasjon, samtidig som at spesielle hendelser kan ha betydelig påvirkning på antall flyreisende. Tradisjonelle flyoperatører har stått overfor store markedsmessige utfordringer, blant annet som følge av den kraftige nedkjølingen av amerikansk økonomi som begynte i første halvdel av 2001. Den økonomiske nedturen spredde seg også til Europa og ble ytterligere forsterket av terrorhandlingene i USA den 11. september 2001. Også i 2003 har større hendelser som USAs angrep på Irak og utbredelse av SARS-viruset påvirket den globale økonomien negativt. Disse hendelsene har preget markedet for flyreiser i lang tid og påført aktørene innen flyindustrien store tap. Dette har resultert i at mange av de tradisjonelle flyoperatørene har vært tvunget til å redusere sin kapasitet betraktelig. Flere store aktører, som blant annet Sabena og Swissair, har gått konkurs. Figuren nedenfor illustrerer den senere tids markedssituasjon ved %-utvikling i RPK i perioden januar 2001 til mai 2003.

Figur 9: % vis endring i RPK



Kilde:AEA

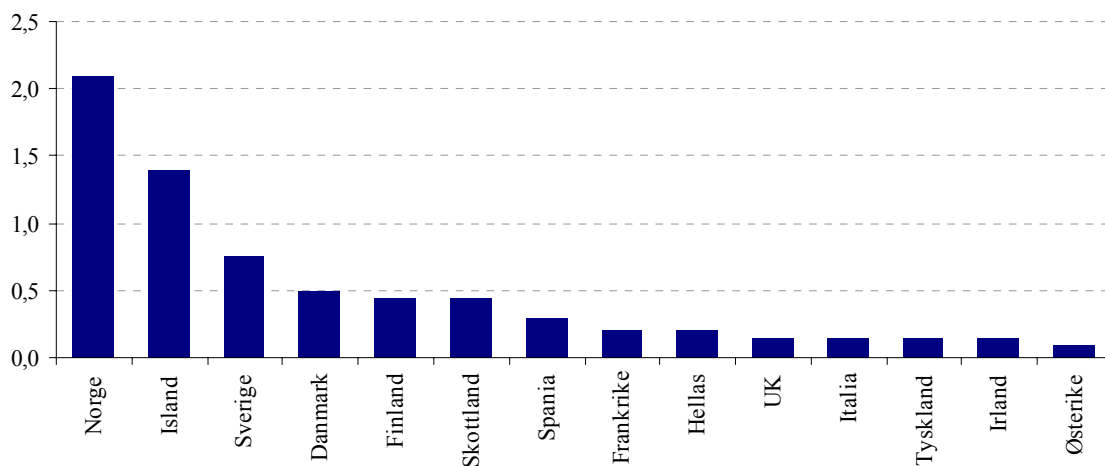
Som en sterk kontrast til utviklingen for de etablerte flyselskapene har lavprisaktørene kunnet vise til sterk vekst, både i antall passasjerer og i inntjening. I perioden fra 1998 til 2003 har for eksempel Ryanair økt antall flypassasjerer fra ca. 4 millioner til ca. 16 millioner, mens EasyJet i den samme perioden har økt fra ca. 1,8 millioner til ca. 11,4 millioner flypassasjerer. Lavprisaktørenes suksess er basert på forretningsmodeller som er skreddersydd for å møte behovene til passasjerer som vil nå sitt reisemål billig, effektivt og trygt. Denne suksessen har gått på bekostning av de allerede etablerte aktørene, men har også utvidet markedet ved å nå frem til nye kunder og ved at totalt volum av fritidsreiser har økt betraktelig.

## 5.2 Oversikt over det norske markedet

### Utvalgte hovedtall for det norske markedet

Nordmenn flyr for ca NOK 15 milliarder årlig<sup>2</sup>, noe som gjør Norge til Nordens største flymarked. Befolkningen i Norge er også blant de hyppigste flybrukerne i Europa, noe som blant annet har sammenheng med topografi, spredt bosetting og et aktivt, distriktsbasert næringsliv som i vesentlig grad er eksportrettet.

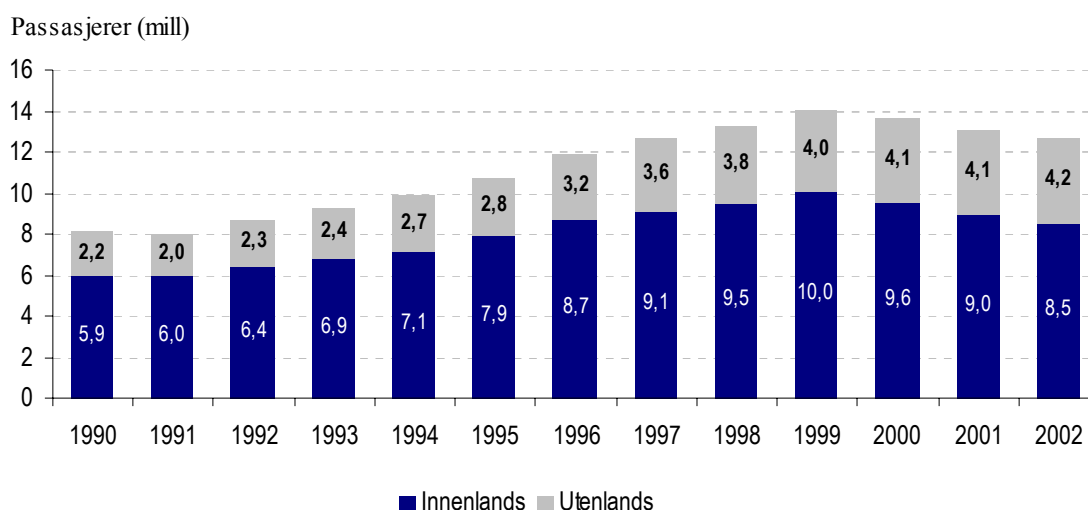
Figur 10: % Årlig reisefrekvens per innbygger for utvalgte europeiske land:



Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Antall passasjerer fra norske flyplasser utgjorde i 2002 ca. 13,4 millioner. Av dette var 4,9 millioner innenlandsreisende, 5,6 millioner var utenlandsreisende og 2,9 millioner var transittpassasjerer. Figurene nedenfor viser utviklingen i totalmarkedet i perioden 1994-2002.

Figur 11: Antall passasjerer kommet/reist ved norske flyplasser fordelt på kategori (inkluderer ikke transittpassasjerer)

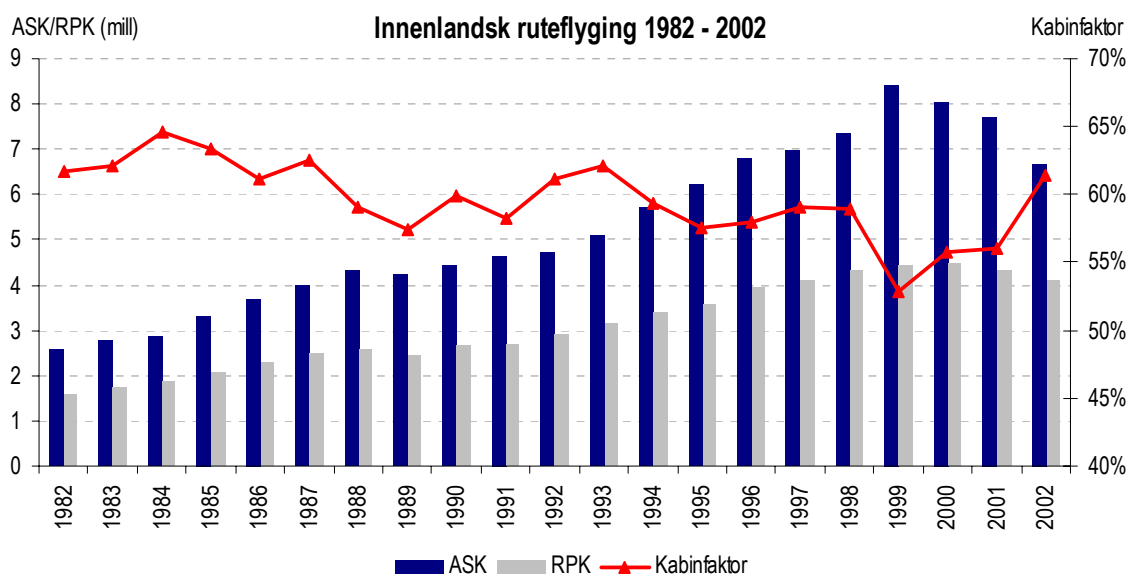


Kilde: Statistisk Sentralbyrå

<sup>2</sup> Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Som det fremgår av figuren ovenfor har passasjerutviklingen i innenlandsmarkedet opplevd en markert nedgang siden 1999. Antall passasjerer ble redusert med ca. 14% fra 1999 til 2002. Utenlandsmarkedet har i den samme periode vist en mer stabil utvikling. Gjennom hele åtti- og nittitallet var det en betydelig markedsvekst. Årlig kapasitetsvekst målt ved ASK fra 1982-1999 var i gjennomsnitt mer enn 7% i denne perioden. Årlig passasjervekst i samme periode var ca. 6%, hvilket har medført en gradvis reduksjon i kabinfaktoren i denne perioden. Fra 1999 til 2002 har imidlertid kapasiteten blitt redusert med ca. 20%. I 1999 falt kabinfaktoren (RPK/ASK) fra ca. 59% til ca. 53%. En av årsakene til denne nedgangen var tilførsel av ny kapasitet som følge av Color Airs inntreden i markedet uten at passasjerveksten opplevde en tilsvarende økning.

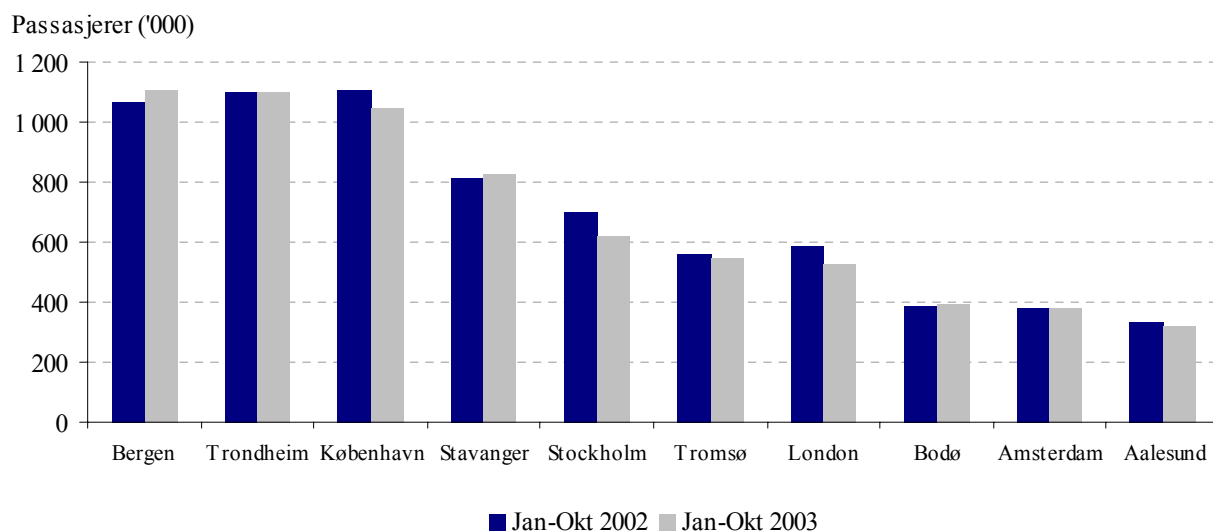
Figur 12: Utvikling i ASK, RPK og kabinfaktor for innenlands ruteflyging i perioden 1982-2002



Kilde: Avinor

Figuren nedenfor viser en oversikt over utviklingen på viktige ruter i det norske markedet (fra Oslo Lufthavn) i perioden Januar-Oktober 2003 sammenlignet med tilsvarende periode året før.

Figur 13: Utvikling i passasjerer januar – oktober 2003



Kilde: OSL

Av fem nordiske trafikkårer på over en million passasjerer årlig, er tre i Norge: Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger.

Av det innenlandske passasjermarkedet er ca 90 % punkt til punkt. Dette gjør det mulig å kunne betjene det norske markedet på en effektiv måte ved å tilby billetter som ikke omfatter ”interlining”. De mest trafikkerte flystrekkeene i Norge er også relativt korte, hvilket betyr at behovet for servering om bord er lavt. Dette er forhold som bidrar til å gjøre Norge til et attraktivt marked for lavprisselskaper.

### **Konkurransesituasjonen i det norske markedet**

I dag betjenes det norske markedet for innenlands ruteflyging av hovedsakelig to aktører; SAS (inkludert Braathens og Widerøe) og Norwegian. Norwegian har siden etableringen av sin lavprisoperasjon i september 2002 utvidet sitt rutenett og opererer i dag 17 ruter i Norge.

Frem til 1998 var det innenlandske markedet hovedsakelig betjent av SAS (tok kontroll over Widerøe i 1998), Braathens. Da valgte Color Line å etablere sin egen flyvirksomhet gjennom selskapet Color Air. Da Color Air i 1999 måtte innstille sin flyoperasjon som følge av alt for lite tilgang av passasjerer på sine flyruter var SAS og Braathens igjen enerådende på innenriksmarkedet. Som følge av sterk konkurranse mellom sistnevnte aktører, kombinert med oppstart av flygninger på nye destinasjoner opplevde Braathens en betydelige finansielle vanskeligheter. I mai 2001 annonserte SAS og Braathens at de hadde inngått en prinsippavtale hvor SAS ville fremsette et frivillig tilbud om kjøp av Braathens. Etter at Konkurransetilsynet hadde gitt sitt endelige samtykke ble transaksjonen gjennomført i desember 2001.

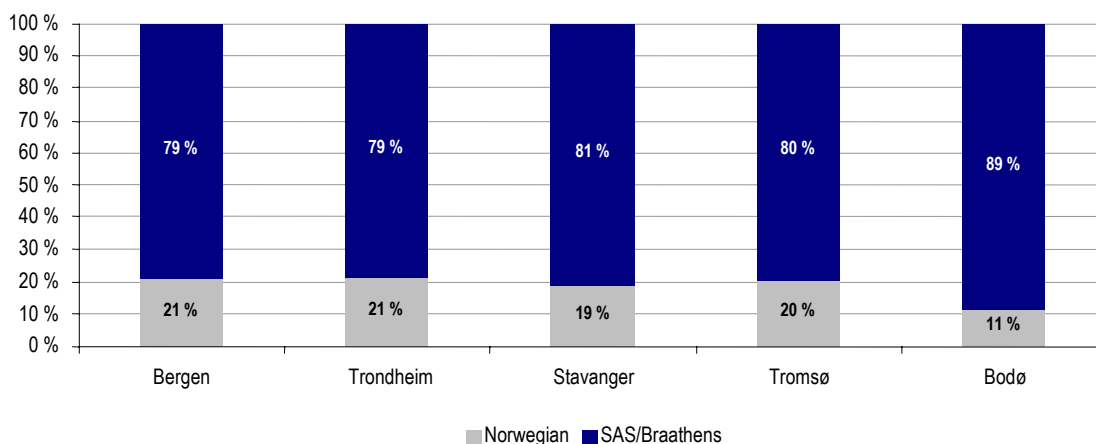
I 2002 forbød norske myndigheter bonusprogram på norske innenlandsruter. Dette myndighetstiltaket kom etter at Color Air måtte innstille sin virksomhet og var en forutsetning for at Norwegian i det hele tatt var villig til å starte sin lavprisoperasjon.

Store internasjonale aktører velger sine konkurransearenaer med omhu. De vurderer nøye både rutenes relative størrelse, synergi i forhold til eksisterende rutenett, geografisk avstand i forhold til eksisterende ruter og tilstedeværelse av eksisterende lavprisaktører. Både RyanAir og EasyJet prioriterer naturlig nok de mest attraktive markedene først, hvilket vurderes å være store, jomfruelige markeder dominert av fullprisselskaper med høy kostnadsstruktur.

De større lavprisaktørene synes å prioritere sine ressurser på å sikre seg markedsandeler på de store flypassasjerstrømmene fra kontinentale storbyer. Selv om noen av de utenlandske lavprisselskapene har valgt å betjene utvalgte ruter mellom Norge og europeiske storbyer, betjener ingen det norske innenriksmarkedet. Resultatet er at det norske og svenske innenlandsmarkedet i stor grad er overlatt til lokale og regionale lavprisselskaper. Etter Norwegian's etablering vil Norge anses som et vesentlig mindre attraktivt marked for de større internasjonale lavprisselskapene.



Figur 14: Markedsandeler for Norwegian og SAS/Braathens/Widerøe på de største rutene fra Oslo Lufthavn



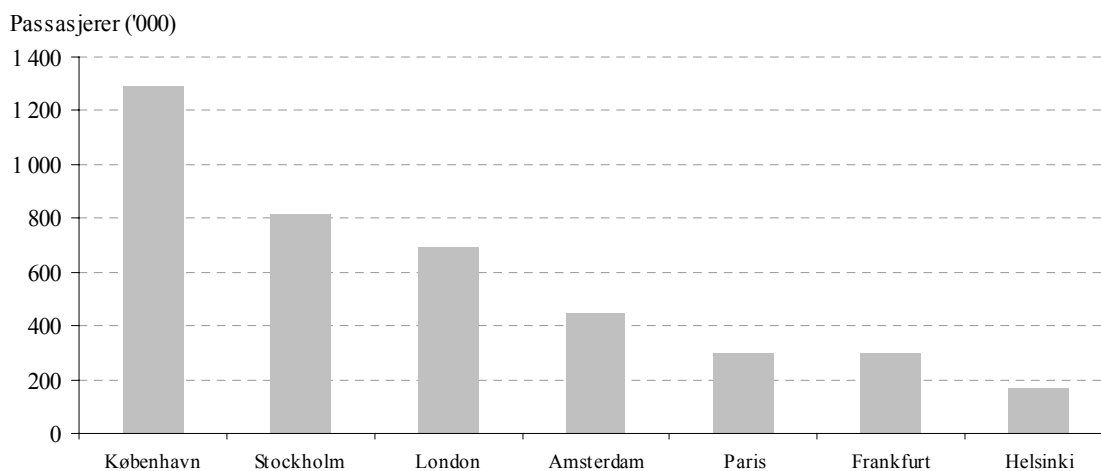
Kilde: OSL, Norwegian

Andre aktører i det norske innenriksmarkedet inkluderer Coast Air og Golden Air.

#### Utenlands- og charterflygninger

Sammenliknet med innenlandsmarkedet er det langt flere aktører som tilbyr flyreiser til utenlandske destinasjoner. I tillegg til SAS/Braathens, har de fleste større europeiske flyselskaper et rutetilbud som inkluderer europeiske hovedsteder, herunder Oslo. Fra Oslo Lufthavn Gardermoen var det i 2002 registrert 23 selskaper som opererte ruter til og fra Norge, hovedsakelig fra destinasjoner i Europa. Nedenfor følger en figur som viser de mest trafikkerte destinasjonene fra Oslo til utlandet.

Figur 15: De mest trafikkerte destinasjonene fra Oslo til utlandet



Kilde: OSL

Noen av de viktigste aktørene i dette markedet er SAS/Braathens, British Airways, Air France, Lufthansa, KLM, Finnair, og Sterling. Disse selskapene betjener både forretningsreisende og privatpersoner.

I tillegg til Oslo Lufthavn Gardermoen har også Sandefjord Lufthavn Torp opplevd en sterk vekst i antall passasjerer de senere år (+33% i 2002). Veksten her har hovedsakelig kommet på

europiske ruter, spesielt London hvor lavprisselskapet RyanAir tilbyr reiser. I 2002 utgjorde antall utenlandspassasjerer fra Torp ca. 1 million.

### **Endrede kundepreferanser**

#### *Krav til reduserte billettpriser*

Tøffere økonomiske tider og konkurranseutsetting av annen virksomhet har gjort at både arbeidsgivere og reisende generelt er blitt mer opptatt av pris. Villigheten til å betale dyrt for servering og annen service om bord er blitt mindre. På kortere flystrekker er det dessuten mindre viktig med servering og annen service ombord. Man kan si at den emosjonelle delen av en flytur er proporsjonal med turens lengde. På lengre strekker blir det relativt sett viktigere med høy komfort og servicegrad, mens det på kortere flystrekker fremstår som relativt sett mer viktig å komme seg fra punkt til punkt til en lavest mulig pris.

#### *Folk kjøper mer flybilletter over internett*

Elektroniske bestillingskanaler og internett har fått en stadig viktigere rolle i dagens reisemarked. Dette har særlig vært tilfelle i ferie- og fritidsmarkedet, men også innenfor forretningsreisemarkedet har det vært en trend i retning av økt bruk av internett. I Norge bruker 77% av befolkningen i aldersgruppen 16-54 år internett minst en gang i uken (Kilde: SSB). Høy bruk av internett har gjort flyprisene mer transparente, og det er ikke lenger like lett å ha en differensiert prisingsstrategi fordi de reisende selv kan søke på Internett og finne de beste tilbudene.

I følge Norsk Gallup Interbuss for 2. kvartal har nesten halvparten av de som har brukt Internett i Juni besøkt en eller flere nettstedene innenfor området reise. I den samme perioden har antallet som kjøpte reiser på internett økt med hele 8 prosentpoeng. I 2. kvartal oppgir 29% at de har handlet reiser og det er først og fremst flyreiser og hotellbestilling som foregår på internett. Dette gjør reiser til den største salgsvaren på internett som tidligere har vært dominert av musikk, data og bøker.

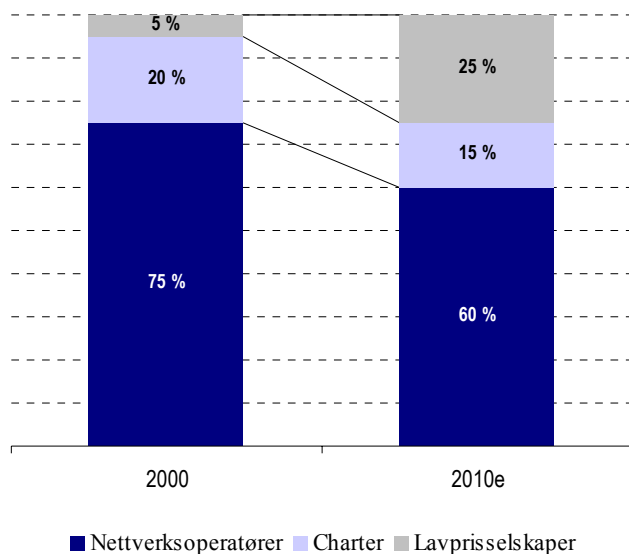
### **5.3 Trender i det europeiske markedet**

Lavprisaktører opererer i dag de fleste steder i verden, men hovedsakelig i land med store hjemmemarkeder. Lavprisflyselskaper er et relativt nytt fenomen i Europa, hovedsakelig som følge av at markedene i Europa først er blitt deregulert den senere tid. Europeiske lavprisaktører har angrepet markedet gjennom aggressiv prising og markedsføring. Selv om disse nye aktørene foreløpig har mindre enn 5% av det totale europeiske flypassasjermarkedet er det forventet at markedsandelen vil øke til ca 25% innen 2010<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Kilde: Mercer Management Consulting

Figur 16: Markedsandeler 2000 og 2010 (estimat) for markedsaktørene



Kilde: AEA, IATA, Mercer Management Consulting

Markedet for flyreiser i Europa er for tiden delt mellom fem typer selskaper; (i) Store internasjonale selskaper som for eksempel British Airways, Lufthansa og Air France), (ii) mindre nasjonale aktører som for eksempel Iberia og Alitalia og deres lokale markeds konkurrenter (for eksempel Spanair, British Midland etc), (iii) regionale selskaper, (iv) charter operatører og (v) lavprisoperatørene. Grunnet økt inntreden av lavprisoperatørene er det forventet at denne strukturen vil gjennomgå en fundamental endring, som vil etterlate kun tre typer operatører:

- Nettverksoperatører, de største internasjonale operatørene (British Airways, Lufthansa og Air France) er forventet å ytterligere befeste sin posisjon som allianselidere, skaffe økt kontroll over sentrale trafikk knutepunkter og fortsatt ha kontroll over både det intra-europeiske og det interkontinentale forretningssegmentet. Disse store aktørene tilbyr diversifiserte tjenester og pristilbud som vil fortsette å tiltrekke seg ett bredt spekter av kunder. Størstedelen av de mindre og de regionale flyselskapene forventes å inngå allianser med nettverksoperatørene som feeder/shuttle service til knutepunktene og for å tilby kompletterende tjenester. Analyser<sup>4</sup> spår at ca 1/3 av disse aktørene vil kunne forsvinne fra markedet for godt
- Lavprisoperatørene forventes å vinne signifikante andeler av det intra-europeiske flymarkedet for fritidsreisende og kostnadsbevisste forretningsreisende. Disse vil også konkurrere med Europeiske buss- og togselskaper på mange ruter.
- Charteroperatører forventes kun å oppnå marginal vekst, og det er sannsynlig at disse vil miste markedsandeler til lavprisaktørene.

Storbritannia er sannsynligvis det land som har adoptert lavprismodellen i størst grad. Tidlig liberalisering av flymarkedet og gunstig geografisk lokalisering har ført til at lavprisoperatørene har funnet det enkelt å etablere og tiltrekke seg passasjerer i Storbritannia. Ryanair, EasyJet, Go4<sup>5</sup> og Buzz<sup>4</sup> har alle bygget betydelige rutenettverk som i dag som gjør det mulig for britiske passasjerer å fly med lavprisoperatørene til de fleste vesentlige destinasjoner i Vest-Europa.

<sup>4</sup> Mercer Management Consulting

<sup>5</sup> Go ble kjøpt opp av EasyJet i 2003 og Buzz av RyanAir i 2003

Etableringen av disse lavprisoperatørene kom til på forskjellig vis. Først startet de uavhengige aktørene som Ryanair og EasyJet. Som en konsekvens av konkurransen fra nye aktører etablerte også eksisterende fullserviceoperatører lavprisoperasjoner.

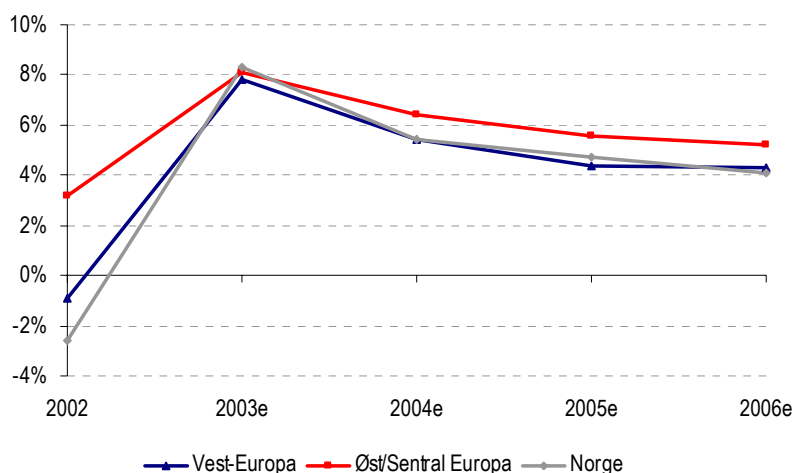
Det er betydelige forskjeller i hvordan disse flyoperatørene har strukturert sin virksomhet. Ryanair flyr ikke til de store flyplassene, men fokuserer derimot på flere og mindre benyttede flyplasser nær store byer eller til mindre byer som tidligere hadde få eller ingen internasjonale flygninger. EasyJet har på den annen side fokusert på de store flyplassene i større byer som Amsterdam, Madrid og Zürich, og har særlig satset på å øke sitt rutetilbud på de flyplasser selskapet allerede betjener. Go adopterte en liknende strategi etter å ha blitt etablert som et nytt datterselskap av British Airways på London Stansted Airport, en flyplass hvor British Airways tidligere ikke var tilstede. Bmi Baby og Buzz har blitt etablert ved å endre eksisterende tilbud i morselskapet til lavprisoperasjoner heller enn å starte opp med helt nye rutenettverk.

Det forventes at lavprisaktørene vil bli like suksessfulle i kontinental Europa, som de har vært i USA og Storbritannia. Suksessen til lavprisaktørene kommer fra fokuserte forretningsmodeller som er skreddersydd til å møte behovene til passasjerer som vil nå sitt reisemål billig og effektivt. Denne forretningsmodellen består i hovedsak av tre elementer:

- Enkle produkter (ingen måltider, ingen business lounge, ingen bonusprogrammer og ingen videresending av bagasje)
- Posisjonering direkte mot målgruppen fritidsreisende og prissensitive forretningsreisende
- Lave operasjonelle kostnader og salgsprovisjon kombinert med høy produktivitet som gjør det mulig å oppnå betydelig høyere marginer enn hva tradisjonelle flyoperatører vil kunne klare.

Inntreden av nye lavprisselskaper, samt fortsatt ekspansjon for etablerte lavprisselskaper, forventes å bidra til en positiv volumutvikling i det europeiske flypassasjermarkedet i årene fremover.

Figur 17: Forventet vekst i trafikkvolum



Kilde: IATA

## 6. Finansiell informasjon for Selskapet

Årsberetning, årsregnskap med noter og revisjonsberetning for regnskapsåret 2002 er inntatt som vedlegg 2 til Prospektet. Kvartalsrapport per 30. september 2003 er inntatt som vedlegg 3 til Prospektet. Delårsregnskaper er ikke revidert. Delårsregnskapet per 30. september 2003 har vært gjenstand for begrenset revisjon. Revisors uttalelse vedrørende begrenset revisjon er inntatt som vedlegg 4.

### 6.1 Regnskapsprinsipper

Regnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapskikk 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 kan ventes ved utarbeidelse av regnskap.

Selskapet ble fisjonert våren 2002 med regnskapsmessige virkning 1. januar 2002. Norwegian Air Shuttle Holding AS (nå: 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 F-50 fly. Leasingkontraktene var inngått med Elcon Finans AS. Disse leasingkontraktene er senere overdratt fra Norwegian Air Shuttle Holding AS tilbake til Norwegian.

Fisjonen er regnskapsmessig gjennomført etter kontinuitetsprinsippet. Sammenligningstallene for 2001 og 2000 er endret i tråd med samme prinsipp.

#### 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.

#### Fortsatt drift

På grunn av forsinkelser i innfasing av selskapets IT system for billettering av Boeing 737 samt en øket skjerpet priskonkurranse har selskapet så langt ikke oppnådd de mål som var satt for 2003. Selskapet forventer totalt sett å gå med underskudd i 2003. Den restrukturering som er gjennomført samt den utvikling selskapet har hatt med oppstart av nye ruter får full effekt i løpet av 2004. Dette forventer å gi et positivt resultat for kommende år. Sammen med selskapets strategiske planer ligger budsjettene til grunn for forutsetningen for fortsatt drift.

### **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 et 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 brukt.

Øvrige inntekter registreres i den periode hvor en varer 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 driftmidlenes 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 forbruksmaterieil, 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 opptjeningstid i den grad de overstiger 10% av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av endringer i pensjonsplan fordeles over gjenværende opptjeningstid. 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. Dette har medført at tallene som vises for 2001, 2002 og 2003 ikke vil være direkte sammenlignbare.

## **Avvikling av Fokker-50 operasjonen**

Terminering av den såkalte "Vestlandsoperasjonen", og kompensasjon for dette fra Braathens, ble inntektsført i første kvartal 2003. Frikjøpsbeløpet anses opptjent ved avtalens utløp som er 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 resultere fra avvikling og restrukturering av Fokker 50 operasjonen. Restruktureringskompensasjonen er ført netto i regnskapet.

## **Opsjoner**

Selskapet startet et opsjons/aksje program for ansatte 1. september 2003. Opsjonsprogrammet er regnskapsført etter den såkalte egenverdimodellen. Dette innebærer at verdien av opsjonene måles som forskjellen mellom markedsverdi og utøvelseskurs på tildelingspunktet. Markedsverdien ble på tildelingstidspunktet vurdert til å være NOK 2.985 pr aksje tilsvarende ansatte-emisjonen som ble gjennomført høsten 2002. Utøvelseskursen er aksjens pålydende. Differansen mellom markedsverdi og utøvelseskurs tilsvarer i prinsippet den ansattes reduksjon i lønnsvederlag pr tildelte aksje. Lønnsvederlaget er totalt beregnet til kr 6,6 millioner og er avsatt som gjeld i balansen. Gjelden konverteres til egenkapital på opsjonenes utøvelsetidspunkt.

## 6.2 Resultatregnskap, balanse og kontantstrømoppstilling

Tabellene nedenfor viser resultatregnskap, balanse, kontantstrømsoppstilling, samt utvalgte nøkkeltall for Selskapet for årene 2000, 2001 og 2002.

### Resultatregnskap for regnskapsårene 2000 – 2002

	2000	2001	2002
<b>DRIFTSINNTEKTER</b>			
Totale salgsinntekter	187 958	177 108	386 483
Restruktureringskompensasjon			
<b>SUM INNTEKTER</b>	187 958	177 108	386 483
<b>DRIFTSAVHENGIGE KOSTNADER</b>			
Driftsavhengige kostnader	103 509	93 843	298 736
Personalkostnader	60 242	66 037	107 853
Ordinære avskrivninger	4 120	3 828	5 805
Andre driftskostnader	10 000	8 631	47 874
Nedskrivninger			
<b>SUM DRIFTSAVHENGIGE KOSTNADER</b>	177 871	172 340	460 269
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	10 087	4 768	-73 786
<b>SUM NETTO FINANSPOSTER</b>	566	-285	2 037
<b>ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATT</b>	10 652	4 483	-71 749
<b>SUM SKATTEKOSTNAD</b>	3 010	1 275	-19 889
<b>ÅRSRESULTAT</b>	7 642	3 209	-51 860



**Resultatregnskap for 1. 2. og 3. kvartal 2002 og 2003**

	1. kvartal		2. kvartal		3. kvartal		Akk. pr. 3. kvartal	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003*
<b>DRIFTSINNTEKTER</b>								
Totale salgsinntekter	49 589	199 195	51 093	216 247	88 458	230 451	189 141	645 893
Restruktureringskompensasjon		39 524		-1 375		-415		37 734
<b>SUM INNTEKTER</b>	<b>49 589</b>	<b>238 719</b>	<b>51 093</b>	<b>214 873</b>	<b>88 458</b>	<b>230 035</b>	<b>189 141</b>	<b>683 627</b>
<b>DRIFTSAVHENGIGE KOSTNADER</b>								
Driftsavhengige kostnader	12 401	146 822	26 195	154 102	67 995	170 272	106 591	471 196
Personalkostnader	19 131	43 843	15 845	40 635	30 985	44 374	65 960	128 852
Andre driftskostnader	6 360	12 063	4 815	13 772	17 584	13 401	28 760	39 235
<b>SUM DRIFTSAVHENGIGE KOSTNADER</b>	<b>37 892</b>	<b>202 728</b>	<b>46 855</b>	<b>208 508</b>	<b>116 564</b>	<b>228 047</b>	<b>201 311</b>	<b>639 283</b>
<b>DRIFTSRESULTAT FØR LEASING OG AVSKRIVNINGER (EBITDAR)</b>								
	<b>11 697</b>	<b>35 991</b>	<b>4 239</b>	<b>6 365</b>	<b>-28 106</b>	<b>1 989</b>	<b>-12 171</b>	<b>44 344</b>
Leasing	7 773	18 010	7 400	18 445	6 323	21 608	21 495	58 064
<b>DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER (EBITDA)</b>	<b>3 924</b>	<b>17 981</b>	<b>-3 161</b>	<b>-12 081</b>	<b>-34 429</b>	<b>-19 619</b>	<b>-33 665</b>	<b>-13 720</b>
Ordinære avskrivninger	797	2 847	1 188	1 977	2 319	2 149	4 304	6 973
Nedskrivninger						19 599		19 599
<b>DRIFTSRESULTAT (EBIT)</b>	<b>3 127</b>	<b>15 134</b>	<b>-4 349</b>	<b>-14 057</b>	<b>-36 748</b>	<b>-41 368</b>	<b>-37 969</b>	<b>-40 292</b>
NETTO FINANSPOSTER	71	-1 630	502	164	-589	-558	-16	-2 023
<b>ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATT</b>	<b>3 198</b>	<b>13 504</b>	<b>-3 846</b>	<b>-13 893</b>	<b>-37 337</b>	<b>-41 926</b>	<b>-37 985</b>	<b>-42 315</b>
SKATTEKOSTNAD	895	3 781	-1 077	-3 890	-10 454	-11 739	-10 636	-11 848
<b>RESULTAT ETTER SKATT</b>	<b>2 302</b>	<b>9 723</b>	<b>-2 769</b>	<b>-10 003</b>	<b>-26 882</b>	<b>-30 187</b>	<b>-27 349</b>	<b>-30 467</b>

\* Delårsregnskapene er ikke revidert. Delårsregnskapet per 30. september 2003 har vært gjenstand for begrenset revisjon

<b>LAVPRIS BOEING 737</b>	1. kvartal		2. kvartal		3. kvartal		Akk. pr. 3. kvartal	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Driftskostnader (eks. leasing og avskrivninger)		<b>152 507</b>		<b>196 155</b>	<b>38 832</b>	<b>212 260</b>	<b>38 832</b>	<b>560 922</b>
		<b>171 950</b>		<b>188 873</b>	<b>49 290</b>	<b>206 490</b>	<b>49 290</b>	<b>567 312</b>
Driftsresultat før leasing og avskrivninger (EBITDAR)		-19 442		7 282	-10 458	5 770	-10 458	-6 390
Leasing		14 540		15 989	2 981	18 822	2 981	49 348
<b>Driftsresultat (EBITDA)</b>		<b>-33 982</b>		<b>-8 704</b>	<b>-13 439</b>	<b>-13 052</b>	<b>-13 439</b>	<b>-55 738</b>

**Emisjon og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA**

**Balanse per 31.12 2000, 2001 og 2002 samt per 30.09 2002 og 2003**

	2000	2001	2002	Pr. 30.9.02	Pr. 30.9.03*
<b>ANLEGGSMIDLER</b>					
Immaterielle eiendeler		1 395	32 418	21 189	52 093
Varige driftsmidler	12 297	13 029	56 383	56 428	48 503
Finansielle anleggsmidler	1 855	22	14 354	5 897	14 166
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>	<b>14 152</b>	<b>14 446</b>	<b>103 155</b>	<b>83 514</b>	<b>114 761</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>					
Forbruksvarer	7 672	7 428	8 823	7 442	1 042
Fordringer	12 795	10 571	45 159	86 488	143 708
Bankinnskudd, kontanter o.l.	4 554	7 871	63 237	88 664	58 389
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>	<b>25 021</b>	<b>25 870</b>	<b>117 219</b>	<b>182 594</b>	<b>203 140</b>
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>39 173</b>	<b>40 316</b>	<b>220 374</b>	<b>266 108</b>	<b>317 901</b>
<b>EGENKAPITAL</b>					
Innskutt egenkapital	400	400	71 157	116 299	71 157
Opptjent egenkapital	3 509	6 718		-20 631	-30 467
<b>SUM EGENKAPITAL</b>	<b>3 909</b>	<b>7 118</b>	<b>71 157</b>	<b>95 668</b>	<b>40 690</b>
<b>GJELD</b>					
Avsetninger for forpliktelser	395	1 288	9 729	5 363	33 280
Annen langsiktig gjeld			32 050	37 033	22 785
Kortsiktig gjeld	34 869	31 910	107 438	128 044	221 145
<b>SUM GJELD</b>	<b>35 264</b>	<b>33 198</b>	<b>149 216</b>	<b>170 440</b>	<b>277 211</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>39 173</b>	<b>40 316</b>	<b>220 374</b>	<b>266 108</b>	<b>317 901</b>
Antall aksjer	400	400	79021	79021	79021
Pålydende	1000	1000	10	10	13

\* Delårsregnskapene er ikke revidert. Delårsregnskapet per 30. september 2003 har vært gjenstand for begrenset revisjon

**Kontantstrømsanalyse for 2000 – 2002, per tredje kvartal 2002 og 2003 isolert, samt for de tre første kvartaler 2002 og 2003 akkumulert**

Tall i NOK 1.000	2000	2001	2002
<b>Kontantstrøm fra operasjonell aktivitet</b>	28 593	7 654	-4 544
<b>Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	-26 397	-12 055	-36 826
<b>Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	-18 351	7 719	96 737
<b>Netto endring i kontanter og -ekvivalenter</b>	-16 155	3 317	55 366
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter begynnelsen av per	20 709	4 554	7 871
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter slutten av per	4 554	7 871	63 237

Tall i NOK 1.000	Q3 2002	Q3 2003	Akk Q3 2002	Akk Q3 2003*
<b>Kontantstrøm fra operasjonell aktivitet</b>	18 002	-8 632	4 481	22 249
<b>Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	-16 617	-5 064	-23 170	-17 374
<b>Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	93 713	-3 328	99 481	-9 723
<b>Netto endring i kontanter og -ekvivalenter</b>	95 098	-17 023	80 792	-4 848
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter begynnelsen av per	-6 434	75 413	7 871	63 237
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter slutten av per	88 664	58 389	88 664	58 389

\* Delårsregnskapene er ikke revidert. Delårsregnskapet per 30. september 2003 har vært gjenstand for begrenset revisjon

**Nøkkeltall**

	2000	2001	2002	3. kv. 2002	3. kv. 2003	Akk Q3 2002	Akk Q3 2003
<b>Finansielle nøkkeltall</b>							
Driftsmargin (%)	5%	3%	-19%	-42%	-18%	-20%	-6%
Fortjeneste per aksje (NOK)	19 105	8 022	-947	-451	-382	-588	-386
Bokført egenkapital per aksje (NOK)	9 773	17 795	900			1.211	515
Egenkapitalandel (%)	10%	18%	32%			36%	13%
Antall aksjer ved periodens slutt	400	400	79 021	79 021	79 021	79 021	79 021
Gj. snittlig ant. aksjer i perioden	400	400	54 735	59 652	79 021	46 527	79 021

**Investeringer**

Nedenfor gjengis en oversikt over Norwegians investeringer til kostpris foretatt de siste tre årene samt per 3. kvartal 2002 og 3. kvartal 2003.

Tall i NOK 1.000	Q1-Q3 2003	Q1-Q3 2002	2002	2001	2000
Imaterielle eiendeler	5 410	1 395	11 285		
Bygninger	87	134	325	164	
Fly	2 861		37 704		
Installasjoner på leide fly		5 208	376	70	243
Reservedeler	1 023	9 422	1 276	1 743	1 949
Driftsløsøre, mv.	7 077	4 019	9 232	1 352	977
<b>Sum</b>	<b>16 458</b>	<b>20 178</b>	<b>60 198</b>	<b>3 329</b>	<b>3 169</b>

Installasjoner på leide fly for 2000 og 2001 er gitt i endring av balansen

Lager 2001 er brutto investeringer, mens 2002 er justert for vraking av komponenter.

### 6.3 Kommentarer til resultatutvikling og balanse

#### *Kommentarer til resultatutviklingen i 2002*

Selskapet har siden 1993 fløyet eller opptrådt som operatør for Braathens på Vestlandet, og ved inngangen til 2002 representerte dette all aktivitet i Selskapet. I 2002 besluttet Selskapet å starte opp en egen lavprisoperasjon, og i september 2002 startet Norwegian med lavpris innenriksflygninger på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger og Oslo-Tromsø. Dette representerte en betydelig ekspansjon av Selskapets virksomhet og har i betydelig grad påvirket Selskapets resultater for 2002.

Samlede driftsinntekter i 2002 utgjorde NOK 386,5 millioner sammenlignet med NOK 177,1 millioner i 2001. Av driftsinntektene var NOK 185,6 millioner relatert til lavprisoperasjonen, mens NOK 199,4 millioner var relatert til Fokker-50 operasjonen (Braathens avtalen og strekningen Stavanger-Newcastle).

Som følge av oppstarten av lavprisoperasjonen økte driftskostnadene fra NOK 172,3 millioner i 2001 til NOK 460,3 millioner i 2002. Tabellen nedenfor viser de viktigste driftsavhengige kostnadene for 2000, 2001 og 2002.

Tall i NOK 1.000	2002	2001	2000
Personalkostnader	107 853	66 037	60 242
Salg/distribusjonskostnader	22 982	0	0
Flydrivstoff	30 864	937	193
Flylease	34 282	24 714	37 045
Luftfartsavgifter	38 616	1 822	736
Handlingkostnader	36 132	1 493	3
Teknisk vedlikeholdskostnader	66 998	44 428	45 889
Andre kostnader	122 542	32 909	33 763
<b>Sum</b>	<b>460 269</b>	<b>172 340</b>	<b>177 871</b>

Flylease 2002 er gitt eks wetlease

I forbindelse med oppstarten av lavprisoperasjonen ble det leiet inn to fly fra utenlandske operatører på wet-lease basis. Disse avtalene løp frem til midten av desember da de ble erstattet med ordinære flyleaser. Merkostnaden knyttet til wet-lease avtalene i denne perioden er av Selskapet estimert til ca. NOK 6,4 millioner

Oppstart av lavprisoperasjonen har i 2002 belastet Selskapets regnskap med ca. NOK 37 millioner. I tillegg aktiverte Norwegian NOK 11,3 millioner relatert til utvikling av Selskapets back-office system, samt utvikling og lansering av merkenavn.

I 2002 hadde Norwegian et driftsresultat på minus NOK 73,8 millioner, sammenlignet med et positivt driftsresultat på NOK 4,8 millioner i 2001. Resultat før skatt i 2002 var minus NOK 71,7 millioner, sammenlignet med NOK 4,5 millioner i 2001. Resultat etter skatt i 2002 var minus NOK 51,9 millioner, mot et positivt resultat på NOK 3,2 millioner i 2001.

#### *Kommentarer til resultatutviklingen per 30. september 2003*

I de tre første kvartalene i 2003 har Selskapets virksomhet bestått av lavprisoperasjonen, samt Fokker-50 operasjonen i Nord-Norge og Vestlandet. Fokker-50 operasjonen på Vestlandet ble avvirket med virkning fra 31.mars 2003.

Samlede driftsinntekter i de tre første kvartalene i 2003 var NOK 683,6 millioner, sammenlignet med NOK 189,1 millioner i samme periode i fjor. Lavprisoperasjonen utgjorde ca. NOK 560,9 millioner, mens Fokker-50 operasjonen utgjorde ca. NOK 82,8 millioner. Med virkning fra 31. mars 2003 opphørte flygningen for Braathens på Vestlandet, mens Selskapet fra april 2003

## Emisjon og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA

---

startet opp flygninger i Nord-Norge i henhold til avtale med Staten. I første halvår 2002 var Selskapets driftsinntekter utelukkende relatert til Fokker-50 operasjonen.

Samlede driftskostnader per 30. september 2003 var NOK 697,3 millioner, sammenlignet med NOK 222,8 millioner i samme periode i fjor. Den kraftige veksten skyldes at Norwegian startet lavprisflygninger i september 2002, slik at disse ikke var en del av virksomheten i første halvår 2002. Tabellen nedenfor viser de viktigste driftsavhengige kostnadene per 30.09. 03/02.

Tall i NOK 1.000	Q1-Q3 2003	Q1-Q3 2002
Personalkostnader	128 852	65 960
Salg/distribusjonskostnader	57 232	6 227
Flydrivstoff	84 490	9 102
Flylease	58 064	21 495
Luftfartsavgifter	100 353	11 941
Handlingkostnader	92 482	9 999
Teknisk vedlikeholdskostnader	75 161	37 224
Andre kostnader	100 713	60 858
Sum	697 347	222 806

Flylease 2002 er gitt eks wetlease

Selskapet hadde per 30. september 2003 et negativt driftsresultat på NOK 40,3 millioner, sammenlignet med et negativt resultat på NOK 38,0 millioner i samme periode foregående år. Resultat før skatt per 30. september 2003 var minus NOK 42,3 millioner, sammenlignet med minus NOK 38,0 millioner i samme periode foregående år.

Resultat etter skattekostnad per 30. september 2003 var minus NOK 30,5 millioner, sammenlignet med minus NOK 27,4 millioner i samme periode foregående år.

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. Eventuelle restruktureringskostnader ut over estimatene føres fortløpende, og ved utgangen av tredje kvartal er restruktureringskompensasjonen kr 37,7 millioner.

Selskapet har tre leasing kontrakter med Elcon for Fokker F-50 fly som er regnskapsmessig behandlet som finansiell leasing. Leasingavtalene er forlenget for 2 nye år og avtalene som tidligere var i US dollar er gjort om til norske kroner. Flyene ble tatt ut av kommersiell i forbindelse med at Vestlandsoperasjonen ble avsluttet i første kvartal. Det er ikke foretatt avskrivninger av flyene etter at de ble tatt ut av drift. Selskapet har i tredje kvartal nedskrevet verdien av disse flyene og ført nedskrivningen over driftsresultatet med kroner 20 millioner. I løpet av 3. kvartal har selskapet vært i kontakt med flere potensielle overtagere, og det er selskapets forventning å få avhendet flyene innen utgangen av året. Flyene er skrevet ned til antatt markedsverdi. Et eventuelt salg til den nedskrevne verdien er over påheftet utkjøpsforpliktelse og vil gi selskapet en positiv kontanttilførsel. De tidligere verdier har vært bokført opp mot innhentede verdivurderinger.

### *Kommentarer til balanseutviklingen i 2002*

Som ledd i etableringen av lavprisoperasjonen gjennomførte Selskapet i 2002 tre kontantemisjoner som tilførte Selskapet til sammen NOK 103,0 millioner.

Som følge av etableringen av lavprisoperasjonen har Selskapets virksomhet økt betydelig. Sum eiendeler ved utgangen av 2002 var NOK 220,4 millioner, sammenlignet med NOK 40,3 millioner ved utgangen av 2001. Økningen er både relatert til anleggsmidler (NOK 103,2

millioner per utgangen av 2002 mot NOK 14,4 millioner ved utgangen av 2001) og omløpsmidler (NOK 117,2 millioner ved utgangen av 2002 mot NOK 25,9 millioner ved utgangen av 2001). Egenkapitalemisjonene som ble gjennomført styrket Selskapets kontantbeholdning i løpet av 2002. Per utgangen av 2002 hadde Selskapet bankinnskudd, kontanter, o.l. på NOK 63,2 millioner, sammenlignet med NOK 7,9 millioner ved utgangen av 2001.

### *Kommentarer til balanseutviklingen i 2003*

Sum eiendeler per 30. september 2003 var NOK 317,9 millioner, sammenlignet med NOK 220,4 millioner ved utgangen av 2002. Veksten er hovedsakelig knyttet til fordringer som per 30. september 2003 var NOK 143,7 millioner, sammenliknet med NOK 45,2 millioner per utgangen av 2002. Økningen skyldes en vesentlig aktivitetsøkning for Norwegian i løpet av de første tre kvartalene i 2003. Bankinnskudd, kontanter, o.l. var per 30. september 2003 NOK 58,4 millioner mot NOK 63,2 mill ved utgangen av 2002. Norwegian mottok i første kvartal 2003 en kompensasjon fra Braathens knyttet til oppsigelsen av Selskapets F-50 operasjon på Vestlandet.

Bokført egenkapital per 30. september 2003 var NOK 40,7 millioner og NOK 71,2 millioner ved utgangen av 2002. Som følge av et vesentlig økt aktivitetsnivå i første halvår har avsetning for periodisk vedlikehold økt fra NOK 7,4 millioner ved utgangen av 2002 til NOK 22,5 millioner per 30. september 2003.

Som en følge av økt aktivitet, økte trafikkavregningsgjelden gjennom de tre kvartalene i 2003 fra NOK 24,5 millioner til NOK 100 millioner. I tillegg økte annen kortsiktig gjeld fra NOK 26,8 millioner til NOK 72,1 millioner per 30. september 2003.

Selskapet har innhentet aktuarberegning over selskapet pensjonsforpliktelser (kollektiv ordning, AFP ordning og tilleggspensjon for toppledere). Den periodiserte forpliktelsen pr 30.9 utgjør kr 10,8 millioner og er regnskapsført. Nedjustering av diskonteringsrenten har medført at den ikke-balanseførte forpliktelsen øker til NOK 20,3 millioner (NOK 7,5 mill pr 31.12.02 - utjevnes iht regnskapsreglene over tid).

### *Kommentarer til likviditetssituasjonen*

I forbindelse med etableringen av lavprisoperasjonen i september 2002 ble det gjennomført emisjoner som tilførte Selskapet til sammen NOK 103,0 millioner i brutto emisjonsproveny. Selskapet hadde per utgangen av 2002 en netto kontantbeholdning på NOK 63,2 millioner, hvorav NOK 19,7 millioner i bundne bankinnskudd. Selskapet hadde på dette tidspunkt ingen rentebærende gjeld (se forøvrig omtale av leasingavtaler / leasingforpliktelser nedenfor).

I løpet av de første tre kvartalene av 2003 hadde Selskapet en kontantstrøm fra drift på NOK 22,2 millioner. Netto kontantbeholdning per 30. september 2003 var NOK 58,4 millioner, hvorav NOK 20,8 millioner i bundne bankinnskudd.

## **Leasingavtaler og leasingforpliktelser**

### *Boeing 737 - lavprisoperasjonen*

Selskapet disponerer i dag åtte fly av typen Boeing 737. Alle flyene er regnskapsmessig behandlet som operasjonell lease. Ved operasjonell lease har Selskapet ingen forpliktelser utover de løpende avtalte ytelser for å disponere flyene. Ved avslutning av avtalen har Selskapet kun forpliktelser i forhold til vedlikeholdsstatus på flyene. Følgelig er ingen av de åtte Boeing flyene balanseført i Norwegians regnskap. En oversikt over de operasjonelle leasene er vist i tabellen nedenfor.

## Emisjon og børsintroduksjon av Norwegian Air Shuttle ASA

Registrerings nr.	I drift siden	Logo på halen	Leiet av	5- års leieavtale inngått	Opsjon på forlengelse
LN-KKF	08.03.1989	Fritjof Nansen	BCC	30.07.2002	
LN-KKG	04.05.1989	Gidsken Jakobsen	Jetscape	30.07.2002	
LN-KKH	03.05.1990	Otto Sverdrup	ILFC	30.07.2002	
LN-KKI	11.05.1990	Helge Ingstad	ACG	30.07.2002	
LN-KKJ	14.11.1997	Sonja Henie	GECAS	08.08.2002	2 år
LN-KKL	21.11.1997	Roald Amundsen	GECAS	08.08.2002	2 år
LN-KKM	14.03.1990	Thor Heyerdahl	GECAS	05.11.2002	2 år
LN-KKN	17.04.1991	Sigrid Undset	GECAS	05.11.2002	2 år

Tabellen nedenfor viser fremtidige leasingforpliktelser knyttet til den faste leieperioden.

USD 1.000	2. halvår 03	2004	2005	2006	2007
	4 800	15 500	16 600	16 600	16 800

I henhold til forpliktelsene i leasing avtalene foretar selskapet fondsavsetninger som dekker fremtidig periodisk vedlikehold hos leasingselskapene, typisk D-sjekker og vedlikehold av motorer. Selskapet gjennomfører i tillegg egne avsetninger for å dekke inn C-sjekker og eventuell underdekning i øvrige fondsavsetninger. Avsetningene 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. Det har nylig oppstått en usikkerhet med hensyn til selskapets andel av kostnadene hva gjelder første motoroverhaling av 8 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 gjennom leasingperioden.

### *Fokker F- 50*

Selskapet disponerer pr. 30.09 til sammen fem fly av typen Fokker F-50. Selskapet har en finansiell lease på tre Fokker F-50 fly hvor det påløper månedlige leasingkostnader. Avtalene er inngått med Elcon Finans AS. Leaseavtalen løper fra 1. oktober 2003 til 30. september 2005. I henhold til gjeldene regnskapsregler balanseføres den fremtidige leasingforpliktelsen. Periodisk omregnes leasingkostnaden til renter og avdrag og føres mot balanseført gjeld. Renter og avdrag beregnes ut i fra en rente på tre måneders NIBOR pluss 1,75%.

Etter utløpet av leasingperioden har Selskapet en rett til å kjøpe flyene for kontraktens restverdi som per 30. september 2003 er balanseført til NOK 22,8 millioner.

### **Finansieringsstruktur**

Selskapet foretar Emisjonen for å øke likviditeten samt styrke selskapets arbeidskapital. Selskapets planlagte ekspansjon i 2004 er vesentlig og øker den operasjonelle eksponeringen. Selskapet finansieres ved egenkapital og kortsiktig gjeld, sistnevnte via forskuddsinnbetalinger for fremtidige reiser. Selskapet har ingen langsiktig rentebærende gjeld. Ved en emisjon i størrelsesorden NOK 200 mill. til NOK 250 mill. blir egenkapitalandelen i størrelsesorden ca. 47-52% basert på balansen pr 30.09.03. Med den finansielle struktur og operasjonelle eksponering selskapet har, er det vurdert at egenkapitalandelen bør ligge innenfor intervallet 30 til 50%.

## 6.4 Fremtidsutsikter

Selskapet har erfart en positiv utvikling gjennom året og ved inngangen til fjerde kvartal er utvikling fortsatt positiv. For Lavprisoperasjonen har om lag 145 500 passasjer reist med selskapet i oktober og kabinfaktoren har vært om lag 71%. I løpet av november forventer selskapet at passasjerantallet vil reduseres i takt med sesongvariasjoner og forventer lavere reisevolum mot slutten av fjerde kvartal 2003. Den planlagte produksjonen er tilpasset deretter. Norwegian forventer å gå med driftsmessig overskudd i fjerde kvartal. I oktober gikk antallet reiste passasjerer med selskapet opp i forhold til september, noe som forventer å gi et høyere overskudd enn måneden før. Reisevolumet i november forventes noe ned. Den samme tendensen antas å vedvare frem til jule- og nyttårsperioden som historisk viser økte reisevolumer

I løpet av den seneste tiden har selskapet annonsert videre ekspansjon og oppstart på 8 nye ruter;

- Oslo – Grenoble – med 1 avgang ukentlig, oppstart 27. desember
- Oslo – Nice – med 2 avganger ukentlig, oppstart 3. mars
- Bergen – Stansted – alle dager unntatt lørdag, oppstart 1. april
- Oslo – Berlin – alle dager unntatt lørdag, oppstart 1. april
- Oslo – Pisa – med 2 avganger ukentlig, oppstart 2. april
- Oslo – Budapest – med 2 avganger ukentlig, oppstart 2. april
- Bergen – Nice – med 1 avgang ukentlig, oppstart 3. april
- Oslo – Dubrovnik – med 1 avgang ukentlig, oppstart 19. juni

De nye rutene forventes å gi en produksjonstilvekst på om lag 340 millioner setekilometer (ASK) i 2004 hvilket tilsvarer en produksjonsøkning på omlag 34% målt ift produksjonen siste 12 måneder. Selskapet har planer om ekspansjon ut over det som pr i dag er lagt ut for salg. Den planlagte ekspansjonen vil muliggjøre bedre utnyttelse av Selskapets flypark og ansatte og herunder sikre en bredere dekning av Selskapets faste kostnader.

Norwegian vil fortsette å ekspandere sitt ruteprogram i 2004. Selskapet planlegger å lease ytterligere tre fly våren 2004, slik at den totale flyparken kommer opp i 11 fly. Denne ekspansjonen vil muliggjøre enda bedre utnyttelse av flyparken og crewet, og vil senke kostnadsnivået for selskapets ruter betydelig.

Norwegian søker å oppnå en kabinfaktor på 60-64% i Q4 2003 og som forventes å øket til 65% - 70 % i Q2-Q4 2004. På tross av at den største økningen er forventet på sydenruter som generelt har et høyere prisnivå enn innenlandsruter har selskapet ikke kalkulert noen økning av samlet gjennomsnittspris.

På grunn av sesongmessige svingninger forventer selskapet et driftsmessig underskudd i første kvartal 2004. Med den økede produksjonen, og forutsatt en fornuftig kabinfaktor og et stabilt prisbilde bør derimot Norwegian gå med overskudd for året som helhet.



## 7. Organisasjon, styre og ledelse

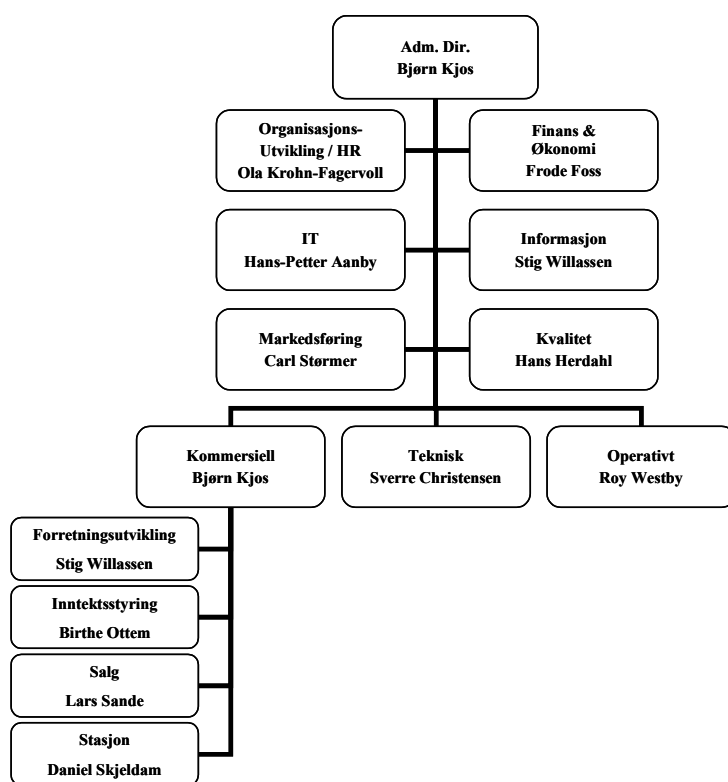
### 7.1 Juridisk struktur

Norwegian har ikke organisert sin virksomhet i et konsern, det vil si at all flyvirksomheten inngår som en del av Selskapet.

Norwegian eier 85% av B-aksjene i både Servisair Handling AS og Norport Norwegian Handling AS. Investeringen i disse selskapene er begrunnet i avgiftsmessige forhold og Norwegian har verken stemmerett eller rett til utbytte fra Servisair Handling AS og Norport Norwegian Handling AS.

### 7.2 Organisasjonstruktur

Figuren nedenfor viser den organisasjonsmessige strukturen for Norwegian.



### Ansatte

Per 5. desember 2003 hadde Selskapet 357 ansatte, tilsvarende 330 årsverk. Av totalt ansatte utgjorde flyoperativt og teknisk personell; piloter, kabin, flyoperativ administrasjon og vedlikehold, 68%. Tabellen nedenfor viser utvikling i antall ansatte siste tre år.

<b>Funksjoner</b>	<b>Per 01.11.03</b>	<b>Per 31.12.02</b>	<b>Per 31.12.01</b>
Operativt – Piloter	82	93	
Operativt – Kabinansatte	114	99	
Operativt – Administrasjon	16	16	
Teknisk	35	31	
Kommersiell	87	71	
Administrasjon	27	10	
<b>Totalt</b>	<b>361</b>	<b>320</b>	<b>119</b>

### 7.3 Rett for ansatte til å tegne aksjer

Norwegian har et frivillig aksjeprogram hvor de ansatte, mot å gå ned i lønn, gis rett til å tegne aksjer i Selskapet. Aksjene tegnes til pari kurs og de ansatte vil ha rett til å tegne et antall aksjer i Selskapet som etter en nærmere bestemt formel tilsvarer den sum de er blitt trukket i lønn. Programmet støttes av fagforeningene som oppfordrer alle Selskapets ansatte til å delta. Det maksimale antall aksjer som kan utstedes under programmet er 290.680. Aksjene kan tegnes i perioden fra 1. april 2004 til 1. april 2005. Utøvelseskursen er aksjens pålydene (justert for eventuelle splitt). I kapittel 7.6 er det gitt en oversikt over hvor mange aksjer personer i ledelsen har rett til å tegne i henhold til ovennevnte program.

Aksjeprogrammet er sikret ved beslutning av ekstraordinær generalforsamling 24. november 2003 hvor styret ble gitt fullmakt til å utstede inntil 300.000 aksjer, se nærmere kapittel 9.2.

### 7.4 Presentasjon av styret

Styret i Selskapet består per 5. desember 2003 av fem medlemmer hvorav to er representanter for de ansatte. På ekstraordinær generalforsamling avholdt 24. november 2003 ble to nye styremedlemmer valgt og disse vil bli registrert og tiltre som styremedlemmer fra og med 18. desember 2003. Nedenfor følger en presentasjon av styret i Norwegian.

#### **Brynjar Forbergsskog (45), styreformann, Brønnøysund**

Revisorutdannelse fra Handelshøyskolen BI og Høyere Revisorutdannelse fra Norges Handelshøyskole. Forbergsskog har flere års erfaring fra revisjonsarbeid for større revisjonsselskaper og som disponent og daglig leder i byggevarebransjen. Forbergsskog er økonomidirektør og viseadministrerende direktør i Torghatten Transportselskap ASA og innehar en rekke styreverv i større og mindre selskaper.

#### **Erik G. Braathen (48), styremedlem, Oslo**

Master i Internasjonal Ledelse fra AGSIM, Phoenix-Arizona og Bachelor of Arts & Economics fra University of Washington. Braathen har omfattende bakgrunn fra ledende stillinger innenfor flyselskapet Braathens ASA, i perioden 1986 – 1999 som henholdsvis viseadministrerende direktør, administrerende direktør og konsernsjef. Braathen har siden 1999 vært daglig leder av Ojada AS, et privat eid investeringsselskap. Han har i tillegg flere styreverv i større og mindre selskaper.

#### **Bjørn H. Kise (53), styremedlem, Bærum**

Cand. Jur fra Universitetet i Oslo. Kise har erfaring fra 20 års advokatpraksis og er i dag partner i advokatfirmaet Vogt & Wiig med møterett for Høyesterett siden 1998. Styremedlem i Norwegian fra 1993 og styreformann fra 1996 til 2002. Kise har en rekke styreverv i større og mindre norske og utenlandske selskaper.

#### **Halvor Vatnar (48), styremedlem, ansattes representant, Oslo**

Flygerutdannelse i USA og teknisk befalsutdannelse. Vatnar har bakgrunn fra seks års tjeneste i det Sjømilitære korps, åtte år som serviceingenør og salgskonsulent i Norsk Data og fem år i Norsk Flytjeneste, herunder målflyging for Forsvaret. Vatnar har vært ansatt som pilot i Norwegian siden 1995

#### **Georg Salte (54), styremedlem, ansattes representant, Nestun**

(54). Flygerutdannelse i USA. Salte har mer enn 30 års erfaring som flyger, herunder fem år som instruktør, flyger og sjefsflyger i USA og 27 år som flyger i Norge hos Nordsjøfly, Busy Bee og Norwegian. Salte har vært ansatt som pilot i Norwegian siden 1993.

På ekstraordinær generalforsamling avholdt 24. november 2003 ble to nye styremedlemmer valgt og disse vil bli registrert og tiltre som styremedlemmer fra og med 18. desember 2003. Nedenfor er en kort presentasjon av de nye styremedlemmene.

**Ole Robert Reitan (32), Asker**

Diplommarkedsfører fra Norges Markedshøyskole. Arbeidet i perioden 1996-97 som daglig leder av REMA Hjem til deg, og i perioden 1997-2001 som markedsdirektør i REMA 1000. Har siden 2002 vært administrerende direktør i Reitan Handel AS.

**Berit Slåtto Neerbye (53), Oslo**

Diplom markedsøkonom. Arbeidserfaring fra shipping og næringsmiddelindustri, sist som markedsjef i sistnevnte bransje. Etablerte Slåtto Marketing A/S, Slåtto Eiendom A/S, Dekkvarerhuset Storo A/S og Slåtto Trade Center. Selskapene eies helt eller delvis av BSN, som var daglig leder i alle firmaer de første driftsårene. I dag arbeidende styreformann i samme fire firmaer. Sitter i styringsgruppen for Norsk Storhusholdning.

Styret har igangsatt en prosess for å innsette en ytterligere styrerepresentant fra de ansatte i stedet for etablering av bedriftsforsamling. Valg av ansattrepresentant for styret forventes gjennomført innen april 2004.

Det ble i 2002 utbetalt NOK 36.000 i styrehonorar.

## 7.5 Presentasjon av ledelsen

Nedenfor følger en presentasjon av ledelsen i Norwegian. Oversikt over aksjeholdning og opsjoner fremgår av kapittel 7.6 nedenfor.

**Bjørn Kjos (57), Adm. Dir., Oslo**

Cand.Jur. fra Universitet i Oslo, samt utdanning fra Luftforsvarets flygeskole og befalskole. Kjos har tjenestegjort seks år som jagerflyger i 334-skvadronen, har erfaring fra 20 års advokatpraksis og fikk møterett for Høyesterett i 1993. Han er partner i advokatfirmaet Vogt & Wiig, men har hatt permisjon siden 1. oktober 2002. Kjos var med på å grunnlegge Norwegian i 1993, og var styreformann i Selskapet fra oppstarten i 1993 og frem til 1996. Kjos var også styreformann i forbindelse med oppstarten av lavprisoperasjonen i perioden juni-september 2002 og har vært administrerende direktør i Norwegian siden oktober 2002.

**Ola Krohn-Fagervoll (41), Vise adm. Dir., Oslo**

Siviløkonom fra BI. MBA fra University of Wisconsin. Gjesteforsker ved Stanford University. Krohn-Fagervoll har åtte års erfaring fra bedriftsrådgivning og selskapsutvikling i henholdsvis A.T. Kearney og Concordia BV, bakgrunn fra fem år i Saga Petroleums strategiavdeling samt å ha vært Eksportrådstipendiat i BP (London). Krohn-Fagervoll har vært viseadministrerende direktør i Norwegian siden mai 2003

**Frode E. Foss (35), Finansdirektør, Oslo**

Siviløkonom og Master i Finans fra University of Wyoming og Autorisert Finansanalytiker i 2002 (AFA). Foss har åtte års erfaring fra revisjon og økonomisk bedriftsrådgivning og management for hire (økonomi, styring og kontroll og organisering) i Arthur Andersen og Ernst & Young. Foss har vært finansdirektør i Norwegian siden oktober 2002.

**Carl Størmer (46), Markedsdirektør, Oslo**

Master i økonomi & kulturadministrasjon fra Columbia University og Master i musikk fra Manhattan School of Music, New York. Størmer grunnla og drev et av USA's raskest voksende reisebyrå for studenter (StudentUniverse) fra 1999. Han har videre erfaring fra bedriftsrådgivning, e-business, IBM Norge og Riverside Consulting, New York. Størmer har vært markedsdirektør i Norwegian siden august 2003

**Stig Halle Willassen (46), Direktør for Forretningsutvikling, Bærum**

Siviløkonom fra BI. Willassen har erfaring som økonomisjef og fungerende administrerende direktør i Eldrive AS, administrerende direktør, Souschef og Manager i hhv. SSB Shipping AS, S. Sejersted Bødtker & CO AS, Sparebanken Nord og Statoil UK, London. Han har også vært Eksportrådstipendiat i London. Willassen var ansatt som administrerende direktør i Norwegian Air Shuttle AS frem til oppstart av lavpris operasjonen, siden oktober 2002 har han vært direktør for forretningsutvikling og informasjon.

**Birthe Ottem (34), Sjef for Inntektsstyring, Oslo**

Siviløkonom fra Norges Handelshøyskole og juridisk grunnfag fra Universitetet i Bergen. Ottem har sju års erfaring fra bedriftsrådgivning i Deloitte Consulting. Ottem har vært sjef for Inntektsstyring i Norwegian siden oktober 2002.

**Roy Westby (64), Flygesjef, Oslo**

Luftforsvarets flygeskole og befalskole. Tilleggsutdannelse som kvalitetsrevisor. Westby har lang erfaring som flyger (både som jagerflyger i luftforsvaret og 29 år som flykaptein), og instruktør (blant annet i IRAN Air og Singapore Airlines). Han har også erfaring som Flygesjef i prosjekt SAS Commuter og som Accountable Manager i Norsk Air og Norsk Luftambulans AS. Westby har vært Flygesjef i Norwegian siden februar 1998

**Sverre Christensen (39), Teknisk sjef, Lillestrøm**

Ingeniør, Oslo Ingeniør Høyskole og Bedriftsøkonom BI. Christensen har erfaring som ingeniør i Luftforsvaret, Ingeniørsjef i Fred Olsens Flyselskap og Ingeniørsjef i Norwegian Air Shuttle AS. Christensen har vært Teknisk sjef i Norwegian siden august 2000.

**Hans-Petter Aanby (42), IT Sjef, Moss**

Cand Mag. fra Universitetet i Oslo, samt studier ved Norges Høyskole for informasjonsteknologi. Aanby har åtte års erfaring fra SAS, tre år som sjef for Corporate IT, fem år som IT prosjektleder. Han har i tillegg erfaring som IT-rådgiver innen systemutvikling i henholdsvis Plansystemer, Information Management og Forenede Forsikring, samt som foreleser på EDB Høyskolen. Aanby har vært IT Sjef i Norwegian siden mai 2003.

Total lønn og godtgjørelse til administrerende direktør i 2003 vil utgjøre NOK 1,2 mill . I tillegg har han fri bil og normale pensjonsbetingelser.

## 7.6 Aksjeinnhav blant styrets medlemmer og ledelsen

Tabellen under gir en oversikt over direkte og indirekte innhav av aksjer og opsjoner blant styret og ledelsen i Norwegian.

Navn	Funksjon	Antall aksjer	Eierandel	Opsjoner <sup>1</sup>
Brynjar Forbergskog	Styrets leder	43 550	0,40%	0
Erik G. Braathen <sup>2</sup>	Styremedlem	435 500	4,20%	0
Bjørn H. Kise	Styremedlem	260.000	2,50%	0
Halvor Vatnar	Styremedlem	5 460	0,05%	2 990
Georg Salte	Styremedlem	5 460	0,05%	3 640
Bjørn Kjos <sup>3</sup>	Daglig leder	5 049 720	49,20%	5 720
Ola Krohn-Fagervoll	Viseadm. dir.	0	0,00%	5 980
Frode Foss	Finansdirektør	0	0,00%	3 640
Stig Halle Willassen	Direktør Forretningsutvikling	0	0,00%	4 160
Birthe Ottem	Sjef for inntektsstyring	1 300	0,01%	2 470
Sverre Christensen	Teknisk sjef	0	0,00%	3 250
Hans-Petter Aanby	IT sjef	0	0,00%	3 120

<sup>1</sup> Opsjonene som tildeles selskapets ansatte og ledelse i perioden 01.09.03 – 31.03.04 (jf omtalte frivillig opsjon/aksje program) kan utøves i perioden 01.04.04 til 01.04.05. Utøvelseskursen er aksjens pålydende (justert for eventuelle splitt). De nærmere vilkår for utøvelse av opsjonene fremgår av kapittel 7.3 foran.

<sup>2</sup> Eies gjennom det heleide selskap, Ojada AS.

<sup>3</sup> Bjørn Kjos eier direkte 2 860 000 aksjer i Selskapet. Indirekte eier han 2 189 720 aksjer gjennom selskapene Lufttransport Holding AS og Ankerløkken Holding AS. Kjos eier 45% av aksjene i Lufttransport Holding AS, som direkte eier 324 090 aksjer. Lufttransport AS som eier 1 345 630 aksjer er et heleiet datterselskap av Lufttransport Holding AS. Kjos eier 50% av aksjene i Ankerløkken Holding AS som eier 520 000 aksjer i Selskapet. Ankerløkken Holding AS eier 10 % i Lufttransport Holding AS.

## 7.7 Bindingstid

De av aksjonærene som er en del av Selskapets ledelse og/eller medlemmer av Selskapets styre har avgitt en erklæring hvor de forplikter seg herved til ikke å selge eller på annen måte overføre eiendomsretten til sine aksjer i Norwegian før seks måneder etter at Norwegian ble børsnotert. Tilsvarende gjelder for pantsettelse og andre former for disposisjoner. Tilretteleggerne kan unntaksvis samtykke i fritak fra disse begrensningene ved helt spesielle forhold .

Følgende personer/selskaper er underlagt ovennevnte begrensninger: Bjørn Kjos, Ankerløkken Holding AS, Lufttransport AS, Lufttransport Holding AS, Bjørn H. Kise, Ojada AS, Brynjar Forbergskog, Georg Salte, Halvor Vatnar, Frode Foss, Ola Krohn-Fagervoll og Birthe Ottem.

Ingen av disse personene vil selge aksjer i forbindelse med børsnoteringen.

## 8. Risikoforhold

### Generelt

Alle aksjeinvesteringer er forbundet med risiko. For investeringer i Norwegian er det særlig naturlig å påpeke enkelte risikoelementer, men gjennomgangen nedenfor er på ingen måte en fullstendig oversikt over risikoforholdene. Eventuelle investorer bør nøye overveie de nevnte forhold og alle øvrige opplysninger som fremkommer i prospektet når de vurderer en investering i Selskapets aksjer.

### Avhengighet av det norske markedet

Norwegian opererer kun ruter i Norge, samt til og fra Norge. Norwegian vil være svært utsatt for forhold som medfører en generell nedgang i etterspørselen på disse rutene, inkludert men ikke begrenset til endringer i økonomiske forhold, politiske forhold, kraftige prisøkninger relatert til flyplasstilgang eller kostnader og skatter pålagt passasjerene i Norge. Siden Norwegian kun betjener det norske markedet vil selskapets fremtidige virksomhet og vekst påvirkes av den generelle veksten i dette markedet og av eventuell økt konkurranse i dette markedet.

### Begrenset størrelse

Norwegian har færre fly og opererer på færre ruter enn flere av Selskapets eksisterende konkurrenter. Norwegian flyflåte består p.t. av åtte fly samt at tre ytterligere fly som er planlagt innfaset i selskapets virksomhet i 2004. Dersom flymaskiner må tas ut av planlagt virksomhet for reparasjoner eller av andre grunner (annet enn for rutinevedlikehold), vil dette i stor grad kunne ha negativ innvirkning på selskapets resultater. Ledelsen i Norwegian er av den oppfatning at det faktum at Norwegian er et lite selskap på mange måter kan gi konkurransemessige fordeler, men at Selskapets evne til å konkurrere effektivt med de større operatørene vil kunne påvirkes av den begrensede størrelsen og tilgang på fly.

### Oppstart av nye ruter

Norwegian planlegger oppstart av nye ruter i 2004, herav flere nye innenlandsruter samt ruter til nye destinasjoner i Europa. Norwegian kan møte ytterligere konkurranse på de nye rutene og det er ingen garanti for at lavprisstrategien oppnår samme aksept på disse rutene. Dersom Norwegian ikke er i stand til å ekspandere sin virksomhet med suksess og i forhold til planer vil dette påvirke selskapets finansielle resultater og selskapets antatte fremtidig vekst i inntekter og inntjening. Når Norwegian starter opp nye ruter vil kabinfaktoren være lavere enn på etablerte ruter samt at markedsføring og andre salgsfremmende tiltak vil øke kostnadene. Dette kan resultere i tap som kan ha betydelig innvirkning på selskapets finansielle resultater.

### Evne til å håndtere vekst

Siden Norwegian introduserte sin lavprismodell i 2002 har selskapet gjennomgått en periode med sterk vekst. Denne veksten har resultert i en tilsvarende vekst i krav til, og etterspørsel etter, selskapets ledelsesressurser, systemer og interne kontrollrutiner. Ledelsen i Norwegian planlegger en hurtig videre ekspansjon av selskapets virksomhet. Slik hurtig ekspansjon kan komme til å belaste selskapets ledelsesressurser samt selskapets operasjonelle-, finansielle-, ledelses- og kontrollsystemer til en slik grad at disse ikke lenger er tilstrekkelige til å dekke Norwegian behov og kan medføre behov for større investeringer.

Norwegian forventer å måtte videreutvikle sine finansielle- og ledelsesrapporteringssystemer og prosedyrer for å kunne ta høyde for videre vekst. Det kan ikke forsikres at Norwegian vil være i stand til å utvikle slike kontrollsystemer og prosedyrer på en effektiv måte og dersom selskapet mislykkes i dette vil det kunne ha negative effekter på selskapets drift, resultater og finansielle stilling.

### **Tilgang til flyplasser og pålegg og kostnader forbundet med dette**

Norwegians vekst er avhengig av tilgang til de riktige flyplasser i de geografiske markedene. Norwegian har valgtog medfører et kostnadsnivå som er i samsvar med Norwegians lavprisstrategi. Forhold som forsinker, begrenser eller utsetter Norwegians tilgang til flyplasser som selskapet allerede betjener eller ønsker å betjene i fremtiden begrenser Norwegians evne til å vokse. Endringer i forutsetningene for Norwegians tilgang til slike fasiliteter eller økning i kostnadene forbundet med dette som et resultat av utløp eller avslutning av slike avtaler kan få negative effekter på Norwegians resultater.

Flyplasser kan også innføre restriksjoner slik som sperretider, begrensninger på støynivå, rullebanerestriksjoner og begrensninger på antall daglige avganger. Slike begrensninger kan påvirke Norwegians evne til å tilby tjenester eller øke sitt tjenestetilbud på slike flyplasser.

### **Konkurransen**

Konkurransen mellom flyselskaper er høy. Flyselskaper konkurrerer hovedsakelig på pris, hyppighet, punktlighet, sikkerhet, navnegjenkjennelse, passasjer tilbud (slik som bonusprogrammer) og andre bekvemmelighetstilbud. Norwegian konkurrerer med flere andre flyselskaper, hovedsaklig med SAS/Braathens på innenlandsruter og med blant annet British Airways, Sterling og Ryanair på ruter ut av Norge, der mange av disse er større og har større navnegjenkjennelse og ressurser enn Norwegian. I tillegg er flere av Norwegians konkurrenter statseide eller statskontrollerte selskaper som historisk har mottatt subsidier og støtte. Norwegian forventer ytterligere konkurranse fra nye og eksisterende lavprisselskaper (inkludert selskaper satt opp av de større flyselskapene) som vil konkurrere i lavprissegmentet på Norwegians ruter.

### **Variasjoner i selskapets resultater**

Selskapets resultater kan variere fra kvartal til kvartal og ledelsen i Norwegian forventer variasjoner i selskapets resultater også i fremtiden. Utviklingen i flypassasjervolumet korrelerer høyt med den økonomiske utviklingen generelt. Markedet for persontransport med fly er i tillegg utsatt for svingninger som følge av normal sesongvariasjon. Historisk har for eksempel januar og februar vært måneder hvor flyselskaper opplever lavere kabinfaktor og flyselskapenes inntekter og inntjening påvirkes tilsvarende av dette. Spesielle hendelser som flyulykker, terrorhandlinger, politisk usikkerhet, etc. kan også i stor grad ha innvirkning på antall flyreisende.

### **Avhengighet av nøkkelpersonell**

Norwegian planlegger en hurtig videre ekspansjon av selskapets virksomhet. Som et selskap i rask utvikling med fokus på menneskelige ressurser og kreativitet er Norwegian avhengig av nøkkelpersoner i organisasjonen. Dersom nøkkelpersoner skulle avbryte sitt ansettelsesforhold i Norwegian, vil dette kunne medføre negative konsekvenser for den fremtidige utviklingen av selskapet. Den fremtidige utvikling er samtidig sterkt avhengig av Norwegians evne til å tiltrekke seg dyktig personell og at kompetansenivået videreutvikles i organisasjonen.

### **Risiko for tap og ansvar**

Norwegian er eksponert for potensielle katastrofale tap som kan bli påført selskapet ved en flyulykke, terrorhandling etc. Slike ulykker eller hendelser involverer nødvendigvis ikke bare reparering og erstatning av skadede flymaskiner og den innvirkning dette måtte få på selskapets tilbud av tjenester, men også potensielle krav fra skadede passasjerer og/eller andre. Norwegian har ansvarsforsikring som er på nivå med industristandarden. Selv om Norwegian anser sin forsikringsdekning som dekkende kan det ikke garanteres at nivået på forsikringen ikke må økes i fremtiden, at forsikringspremien ikke vil øke signifikant i fremtiden eller at Norwegian ikke vil tvinges til å bære større tap fra ulykker. Slike hendelser kan få betydelig innvirkning på selskapets finansielle stilling. I tillegg kan flyulykker eller andre hendelser, selv om de er fullforsikret, medføre en offentlig oppfatning av at Norwegians fly er mindre sikre eller pålitelige enn flyene til andre flyselskaper.

## 9. Aksjekapital og aksjonærforhold

### 9.1 Aksjekapital

Selskapets aksjekapital per 5. desember 2003 er NOK 1 027 273 fordelt på 10 272 730 aksjer, hver pålydende NOK 0,10.

### 9.2 Emisjonsfullmakter

I ekstraordinær generalforsamling 24. november 2003 ble styret gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 483 636 ved utstedelse av inntil 4 836 360 nye aksjer pålydende NOK 0,10. Fullmakten omfatter ikke beslutning om fusjon eller kapitalforhøyelse mot innskudd i annet enn penger eller rett til å pådra selskapet særlige plikter. Styret har rett til å fravike aksjonærenes fortrinnsrett i henhold til allmennaksjeloven § 10-4, jf. § 10-5. Innenfor de rammer som er angitt i fullmakten kan forhøyelse skje med beløp som styret bestemmer ved en eller flere aksjeemisjoner. Tegningskurs og andre tegningsvilkår kan fastsettes av styret. Fullmakten gjelder frem til 24. november 2005, men den delen av fullmakten som ikke blir benyttet i forbindelse med børsintroduksjonen, kan ikke benyttes av styret i Norwegian før Selskapets ordinære generalforsamling i 2004 har tatt stilling til hva fullmakten skal kunne benyttes til. Denne fullmakten vil bli benyttet for å gjennomføre den Emisjonen som er omhandlet i dette Prospektet, jf. nærmere beskrivelse i kapittel 2.

I ekstraordinær generalforsamling 24. november 2003 ble styret også gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 30 000 ved utstedelse av inntil 300 000 nye aksjer pålydende NOK 0,10. Fullmakten skal bare kunne brukes til emisjoner mot de ansatte, jf nærmere under kapittel 7.3 foran. Tegningskurs og andre tegningsvilkår kan fastsettes av styret. Fullmakten gjelder frem til 24. november 2005.

### 9.3 Historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer

Tabellen nedenfor viser historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer i Selskapet.

Tidspunkt for vedtak	Endring i aksjekapital	Total aksjekapital etter endring	Antall aksjer	Pålydende per aksje	Kommentar
22.01.93	2 000 000	2 000 000	2 000	1.000	Stiftelse av selskapet
05.03.02	- 1 600 000	400 000	400	1.000	Kapitalnedsettelse i forbindelse med utfisjonering av Luftransport Holding AS
08.08.02	0	400 000	40 000	10	Aksjesplitt i forholdet 1:100
08.08.02	16 750	416 750	41 675	10	Rettet emisjon mot Luftransport Holding AS (ervert av leasingkontrakter for tre Fokker-fly mv)
08.08.02	25 280	442 030	44 203	10	Rettet emisjon mot Luftransport AS (dels kontant, dels konvertering av gjeld)
08.08.02	78 230	520 260	52 026	10	Rettet emisjon mot investorer
09.09.02	245 900	766 160	76 616	10	Rettet emisjon mot investorer
18.09.02	24 050	790 210	79 021	10	Rettet emisjon mot investorer/ansatte
14.05.03	237 063	1 027 273	79 021	13	Økning av pålydende ved fondsemisjon i forbindelse med omdanning til allmennaksjeselskap
24.11.03	0	1 027 273	10 272 730	0,10	Aksjesplitt i forholdet 1:130



## 9.4 Begrensninger i retten til å eie aksjer/omsette aksjer

Selskapet har ikke bestemmelser om begrensninger i adgangen til å eie aksjer i sine vedtekter, og slike begrensninger følger heller ikke av gjeldende lovgivning.

Selskapets aksjer er fritt omsettelige. Det foreligger etter det styret kjent med ingen avtaler som sikrer enkelte aksjeeiere fortrinnsrett til aksjer fremfor andre aksjeeiere, utover det som er omtalt i Prospektet. For selskaper som driver luftfartsvirksomhet gjelder visse krav til eierskap og nasjonalitet som etter omstendighetene kan ha betydning for aksjens omsettelighet, jf nærmere under kapittel 10.1.

## 9.5 Stemmerett

Aksjene er likeberettiget i enhver henseende, og hver aksje gir én stemme på Selskapets generalforsamling.

## 9.6 Eierstruktur

Norwegian hadde per 1. desember 2003 totalt 88 aksjeeiere. På samme tidspunkt var det registrert tre utenlandske aksjeeiere, som til sammen hadde en eierandel på 0,49%. Tabellen nedenfor viser en oversikt over de 20 største aksjeeierne i Selskapet per 1. desember 2003.

Navn	Antall aksjer	Prosent
Kjos, Bjørn	2 860 000	27,8%
Lufthtransport AS	1 369 030	13,1%
Torghatten Trafikkselskap	653 250	6,4%
Ankerløkken Holding AS	520 000	5,1%
Choice Hotels	435 500	4,2%
Nord-Norsk Finans AS	435 500	4,2%
Ojada AS	435 500	4,2%
Klev, Svein	390 000	3,8%
Lufthtransport Holding AS	324 090	3,2%
Eggan, Arne	273 000	2,7%
Eskedal, Svein	260 000	2,5%
Kise, Bjørn	260 000	2,5%
Jacobsen & Sønner AS	217 750	2,1%
Skagen Vekst	217 750	2,1%
Hovengen, Øyvind	156 000	1,5%
Nobuss Eiendommer AS	130 650	1,3%
T. K. Brødvig AS	130 650	1,3%
Westco AS	130 650	1,3%
AS Kvaale & Co.	130 000	1,3%
Ribe, Arne	130 000	1,3%
Sum	9 435 920	91,9%

## 9.7 Aksjonæravtaler

### Aksjonæravtale

Det er fremlagt to aksjonæravtaler som vedrører Norwegian. De to avtalene er likelydende og er dels mellom Bjørn Kjos/Ankerløkken Holding AS og Ojada AS, og dels mellom Bjørn Kjos/Ankerløkken Holding AS og Torghatten Trafikkselskap ASA og Nobuss Eiendommer AS. Begge avtalene ble inngått i forbindelse med emisjonene høsten 2002. Det følger av avtalene at partene tar sikte på å børsnotere Norwegian Air Shuttle ASA innen 18 måneder. Ved eventuelle spredningssalg i forbindelse med børsnotering skal partene ha en proratarisk medsalgsplikt og

medsalgsrett. Medsalgsretten går ut på at dersom en part alene eller sammen med andre parter skal selge minimum 50% av aksjene i selskapet og de andre partene ikke benytter seg av en eventuell forkjøpsrett, skal de andre parter ha rett til å selge sine aksjer sammen med dem/de parter som skal selge. Det antall aksjer som skal selges skal fordeles forholdsmessig mellom partene, i forhold til partenes prosentvise andeler av det totale antall aksjer i selskapet. Medsalgsretten gjelder ikke etter tidspunktet for børsnotering av selskapets aksjer.

### **Tegningsavtale**

Det foreligger visse avtaler om tegning av aksjer mellom Norwegian og Lufttransport AS' morselskap Lufttransport Holding AS (tidligere Norwegian Air Shuttle Holding AS) på den ene side, og diverse investorer/ansatte på den annen side. Avtalene ble inngått i forbindelse med de emisjonene Selskapet gjennomførte i august/september 2002. Avtalene innebærer at dersom i) egenkapitalen i Norwegian er tapt og vilkårene for fortsatt drift ikke lenger er til stede, ii) driften i Norwegian er opphørt, eller iii) Norwegian slår konkurs, har de av investorene som tegnet aksjer i den rettede emisjonen en tidsbegrenset rett til å kreve tegning av aksjer til en forhåndsbestemt pris i Lufttransport Holding AS. Retten er tidsbegrenset frem til 31. desember 2003. Disse rettighetene følger ikke aksjene som sådan (i aksjerettslig forstand), men er et rent avtalemessig forhold mellom de aktuelle investorene og Lufttransport Holding AS.

## **9.8 Aksjonær- og utbyttepolitikk**

Styret og ledelsen i Norwegian anser en åpen dialog med Selskapets aksjeeiere og aksjemarkedet generelt som et viktig virkemiddel for at aksjekursen skal gjenspeile Selskapets inntjening og reelle verdier. Relevant informasjon formidles i form av pressemeldinger og ved spesielle tilfeller og hendelser også egne aksjonærmeddelelser, og forøvrig iht. Børsforskriftens § 23-2. Den faste rapporteringen består av årsoppgjør og kvartalsrapporter.

Styret legger vekt på at Selskapet drives på en forsvarlig måte ved å:

- Sørgje for at lover, regler og etiske standarder overholdes
- Skaffe til veie uavhengige og kvalifiserte styremedlemmer
- Sørgje for relevant og betimelig rapportering til aksjeeiere og andre interessenter
- Gi styret mulighet for grundig innsikt i drift og finansielle forhold
- Sikre likebehandling av aksjeeiere
- Gi 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.

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 investerings alternativ, 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. Imidlertid forventer ikke Norwegian å betale ut utbytte de nærmeste årene grunnet Selskapets ekspansjon og kapitalbehov.

## 10. Juridiske og skattemessige forhold

### 10.1 Oversikt over relevant lovgivning, tillatelser mv

For luftfart i ervervsmessig og regelbundet trafikk innen norsk område, kreves i utgangspunktet konsesjon fra Luftfartstilsynet. Etter Luftfartsloven § 8-1, jf § 8-3, kan konsesjon til å drive rutebart utelukkende innenfor riket bare gis til selskaper hvor 2/3 av aksjene er eid av norske personer og samtlige styremedlemmer er norske borgere. I medhold av Luftfartsloven § 16-1 er det gitt forskrifter om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område. Disse reglene går foran lovens alminnelige bestemmelser om blant annet konsesjon for ervervsmessig og regelbundet trafikk (rutebart). Etter Rådsfordning EØF 2407/92 (som er en del av EØS-avtalen) gjelder ikke Luftfartslovens krav om konsesjon for ervervsmessig luftfart innen EØS-området. Etter EØS-avtalen kreves imidlertid tillatelse (lisens) fra Luftfartstilsynet for å drive lufttransport. Norwegians lisens gir rett til å utøve ervervsmessig luftfartsvirksomhet for luftfartøy som veier mer enn 10 tonn og har kapasitet på mer enn 20 passasjer seter. Lisensen gjelder frem til 1. september 2004. Det er en forutsetning for lisensen at Norwegian i hele lisensperioden blant annet er kontrollert av selskaper eller borgere som er hjemmehørende i EØS-området.

Etter Rådsfordning EØF 2407/92 må også luftfartsselskaper ha et godkjenningssertifikat (AOC). Sertifikatet bekrefter at det aktuelle luftfartsselskapet har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av luftfartøyer. Ved oppstarten av lavprisoperasjonen første september 2002 fikk Selskapet utstedt en AOC med varighet et år. Denne tillatelsen ble fornyet sommer 2003 med varighet til 1. september 2004. det er ingen ting som i dag tilsier at denne tillatelsen ikke vil bli fornyet med tilsvarende eller lengre varighet. Tillatelsen, AOC utstedes tradisjonelt med tidsbegrensning.

For øvrig er luftfartsvirksomheten en gjennomregulert bransje med omfattende og detaljerte krav til blant annet drift og sikkerhet. Med hjemmel i blant annet Luftfartsloven er det fastsatt en rekke forskrifter og påbud som har betydning for Norwegians virksomhet. Det gjelder blant annet operasjon av luftfartøy (derunder drift, bemanning mv.), vedlikehold av luftfartøy, standarder på kvalifikasjon til flygende personell og teknisk personell mv. For de land i Europa som er medlemmer av Joint Aviation Authorities er bestemmelser om operasjon og vedlikehold av luftfartøyer standardisert.

### 10.2 Skattemessige forhold

Nedenfor gis en generell beskrivelse av visse skattemessige forhold som er relevante ved tegning, besittelse og avhendelse av aksjer i selskapet. Beskrivelsen er en generell orientering, basert på gjeldende norsk skattelovgivning. Den tar ikke sikte på å være noen uttømmende juridisk eller skattemessig rådgivning rettet mot den enkelte investor. Potensielle investorer anbefales å rådføre seg med sine egne profesjonelle rådgivere.

#### **Aksjeeiere skattemessig bosatt i Norge**

##### *Beskatning ved realisasjon av aksjer*

For aksjeeiere bosatt i Norge vil realisasjon av aksjer medføre skatteplikt for eventuell gevinst og fradragsrett for eventuelt tap. Gevinst eller tap medtas ved beregning av alminnelig inntekt, og eventuell gevinst skattlegges med 28%. Gevinst er skattepliktig og tap fradragsberettiget uavhengig av eiertid og hvor mange aksjer som selges.

Gevinst eller tap settes til vederlaget ved realisasjon fratrukket aksjens inngangsverdi. Inngangsverdien settes lik anskaffelsesverdien, eventuelt opp- eller nedregulert med et RISK-beløp. RISK-beløpet beregnes ved hvert årsskifte på grunnlag av aksjens forholdsmessige andel av endringen i selskapets tilbakeholdte skattlagte kapital i den periode vedkommende aksjonær

har vært eier av aksjen. Meglerprovisjon og andre utgifter knyttet til kjøp eller salg av aksjene som bæres av vedkommende aksjonær, kan trekkes fra i alminnelig inntekt i realisasjonsåret.

Ligningsmyndighetene utarbeider årlig en beregning av selskapets RISK-beløp. Har vedkommende aksjonær mottatt utbytte fra selskapet og utbyttet ikke er kommet til fradrag i denne beregningen, skal mottatt utbytte likevel redusere hans inngangsverdi ved beregning av gevinst eller tap ved realisasjon av aksjene. Likeledes kan en aksjonær som har blitt utsatt for et fradrag i beregningen av RISK-beløpet for utbytte utdelt til annen aksjonær, kreve at slikt utbytte legges til i inngangsverdien ved beregning av gevinst eller tap ved realisasjon av aksjene.

Dersom vedkommende aksjonær eier aksjer i selskapet anskaffet til forskjellig tidspunkt, anses den først ervervede aksje for å være realisert først (FIFU-prinsippet).

### *Beskatning av utbytte*

Utbytte som mottas av aksjeeiere bosatt i Norge er skattepliktig til Norge som alminnelig inntekt med en skattesats på 28%. Gjennom reglene om godtgjørelse vil imidlertid slike aksjeeiere få et skattefradrag som tilsvarer den skatt som pålegges utbyttet, slik at utbyttet i praksis ikke utløser skatteplikt for aksjeeieren.

### *Formuesskatt*

Verdien av aksjer inngår i grunnlaget for formuesskatt. Norske aksjeselskaper er ikke pliktige til å svare formuesskatt. Fysiske personer skattemessig bosatt i Norge skal imidlertid svare formuesskatt. Marginal formuesskatt på formue er 1,1% av de ligningsmessig fastsatte verdier. Aksjer notert på hovedlisten ved Oslo børs verdsettes til kursverdien 1 januar i ligningsåret.

### *Arveavgift*

Dersom en aksje overføres ved arv eller gave kan det foreligge plikt til å svare arveavgift eller gaveavgift til Norge. Grunnlaget for avgiftsberegningen er aksjenes markedsverdi på overdragelsestidspunktet.

### *Annen beskatning*

Det er ingen avgift eller annen skatt i forbindelse med tegning av aksjer i norske selskaper, verken for vedkommende aksjonær eller selskapet.

## **Aksjeeiere skattemessig bosatt i utlandet**

### *Beskatning ved realisasjon av aksjer*

Aksjeeiere skattemessig bosatt i utlandet er normalt ikke skattepliktig til Norge for gevinst ved realisasjon av aksjer. Unntak gjelder dersom (i) aksjene har vært eiet i tilknytning til næringsvirksomhet utøvet i Norge eller (ii) aksjene har vært eiet av en fysisk person som tidligere har vært skattemessig bosatt i Norge og som realiserer aksjene innen fem år etter utløpet av det år skatteplikten til Norge på grunn av bopel opphørte. Skatteplikten til Norge som følger av norsk intern rett kan være ytterligere begrenset i skatteavtale mellom Norge og den stat hvor vedkommende aksjonær er bosatt.

Uavhengig av de norske skatteregler kan aksjonær skattemessig bosatt i utlandet være skattepliktig ved realisasjon av aksjer etter regler i bostedslandet, eller eventuelt annet sted hvor aksjene har tilknytning.

### *Beskatning av utbytte*

Utbytte som utdeles til aksjeeiere som ikke er skattemessig bosatt i Norge vil være underlagt kildebeskatning. Kildeskatten trekkes fra utbyttet ved utdeling fra selskapet, slik at aksjeeieren mottar netto utbytte etter at kildeskatt er trukket. Det skal i utgangspunktet trekkes 25% kildeskatt etter norsk intern rett. Dersom den rettmessige eier til aksjene er bosatt i en stat som

har skatteavtale med Norge, vil den kildeskatt som skal trekkes ofte være redusert, normalt til 15%. Dersom en aksjeeier er blitt trukket for høy kildeskatt, kan vedkommende søke norske skattemyndigheter om å få refundert det overskytende beløp.

Dersom en aksjeeier som ikke er skattemessig bosatt i Norge driver virksomhet i Norge og hans aksjer er tilknyttet denne virksomhet, skal utbytte beskattes på samme måte som for en aksjeeier som er skattemessig bosatt i Norge.

Uavhengig av de norske skatteregler kan en aksjeeier som er skattemessig bosatt i utlandet være skattepliktig for utbytte etter regler i bostedslandet, eller eventuelt annet sted hvor aksjene har tilknytning.

### *Formuesskatt*

Aksjeeiere som er skattemessig bosatt i utlandet er ikke pliktig til å svare formuesskatt til Norge for formue i aksjer i norske selskaper, med mindre aksjeeieren er en fysisk person og aksjene er knyttet til virksomhet som denne aksjeeieren driver i Norge.

### *Arveavgift*

Dersom en aksje overføres ved arv eller gave kan det foreligge plikt til å svare arveavgift eller gaveavgift til Norge. Grunnlaget for avgiftsberegningen er aksjenes markedsverdi på overdragelsestidspunktet.

### *Annen beskatning*

Det er ingen avgift eller annen skatt i forbindelse med tegning av aksjer i norske selskaper, verken for vedkommende aksjeeier eller selskapet.

## 11. Øvrig informasjon

### 11.1 Forretningsadresse og organisasjonsnummer

Norwegian er et norsk allmennaksjeselskap som har sitt forretningssted i Bærum kommune. Kontoradressen er Oksenøyveien 10 A, 1331 Fornebu. Postadressen er postboks 115, 1331 Fornebu med telefon 67 59 30 00 og telefaks 67 59 30 01.

Selskapets organisasjonsnummer er 965 920 358.

### 11.2 Kontofører utsteder i VPS og verdipapirnummer

Aksjene i Norwegian er registrert i VPS med verdipapirnummer ISIN NO 0010196140. Selskapets kontofører i VPS er DnB Verdipapirservice.

### 11.3 Revisor

Selskapets revisor for 2000, 2001 og 2002 har vært Deloitte Statsautoriserte Revisorer AS. Revisors adresse er Karenslyst allé 20, Postboks 347 Skøyen, 0213 Oslo.

Det er avgitt revisjonsberetning for 2000, 2001 og 2002 uten forbehold eller presiseringer.

### 11.4 Tvister

Selskapet mottok i begynnelsen av november 2003 varsel fra tollvesenet om en mulig etterberegning av merverdiavgift på totalt NOK 22.384.026, samt varsel om en mulig tilleggsavgift med inntil 5 % av det etterberegnete beløp. 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 netto kostnad for Norwegian på inntil NOK 1.119.201.

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.

Tollvesenet er uenig i Norwegians tolkning av merverdiavgiftsloven, men noe endelig vedtak er ikke truffet i saken. Tollvesenet har videre i sin beregning tatt med tre flymotorer. Disse motorene må etter Norwegians syn imidlertid anses som en del av en innførsel av to fly og er derfor avgiftsfrie. Det varslede kravet om en mulig etterberegning vil alene på dette grunnlag reduseres med NOK 15 millioner. Dette vil også ha betydning for det varslede krav om en mulig tilleggsavgift.

Dersom tollvesenet opprettholder sitt krav er det imidlertid Norwegians syn at det er det britiske selskapet som vil være rett avgiftssubjekt. Det britiske selskapet må derfor registreres i norsk avgiftsmanntall og den eventuelle etterberegning må deretter rettes mot dette selskapet. På grunn av at inngående merverdiavgift kan føres til fradrag mot utgående avgift, er merverdiavgift som påløper ved blant annet innførsel uansett ingen kostnad. En eventuell etterberegning vil under enhver omstendighet være fradragsberettiget for det britiske selskapet

Selskapet er av den oppfatning at det regnskapsmessig ikke har vært nødvendig å foreta noen avsetning for det varslede kravet om mulig tilleggsavgift.

Selskapet er for øvrig ikke involvert i eller varslet om at det kan bli involvert i andre rettssaker som er av et slikt omfang at det kan få vesentlig betydning for selskapet om en eventuell avgjørelse går imot selskapet.

### **11.5 Transaksjoner med nærstående parter**

Bortsett fra en mindre avtale med Lufttransport AS om kjøp av enkelte begrensede administrative tjenester (lønn og IT), er ikke Selskapet kjent med noen særskilte forhold knyttet til noen nærstående parter.

### **11.6 Overtakelsestilbud**

Det har ikke vært fremsatt noe overtakelsestilbud på Selskapet og Selskapet har p.t. ikke fremsatt noe overtakelsestilbud overfor andre selskaper.

## **Vedlegg:**

- Vedlegg 1: Vedtekter for Norwegian Air Shuttle ASA**
- Vedlegg 2: Årsrapport for 2002**
- Vedlegg 3: Kvartalsrapport per 30. september 2003**
- Vedlegg 4: Uttalelse om begrenset revisjon av regnskap per 30. september 2003**
- Vedlegg 5: Protokoll fra ekstraordinær generalforsamling 24. november 2003**
- Vedlegg 6: Tegningsblankett i forbindelse med Emisjonen**



## Vedlegg 1: Vedtekter for Norwegian Air Shuttle ASA

(Vedtatt i ekstraordinær generalforsamlingen 24. november 2003)

### § 1

Selskapets navn er Norwegian Air Shuttle ASA. Selskapet er et allmennaksjeselskap.

### § 2

Selskapets forretningskontor er i Bærum.

### § 3

Selskapets formål er å drive ervervsmessig flyging samt hva som hermed står i forbindelse, samt delta i tilsvarende selskaper.

### § 4

Selskapets aksjekapital er NOK 1.027.273 fordelt på 10.272.730 aksjer, hver pålydende NOK 0,10.

### § 5

Selskapets styre skal ha fra seks til åtte medlemmer, etter generalforsamlingens nærmere beslutning.

### § 6

Selskapets firma tegnes av styrets formann alene eller av to styremedlemmer i fellesskap. Styret kan meddele prokura.

### § 7

Ordinær generalforsamling holdes hvert år innen utgangen av juni måned. Innkallingen skjer med minst to ukers skriftlig varsel. Med innkallingen skal følge dagsorden. Aksjeeiere som vil møte på generalforsamlingen må, etter styrets nærmere beslutning, melde dette til selskapet senest tre dager før generalforsamlingen skal holdes. Selskapets generalforsamling ledes av styrets leder.

Den ordinære generalforsamling skal behandle:

1. Godkjenning av årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av bytte.
2. Valg av styre.
3. Andre saker som i henhold til lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Selskapets generalforsamlinger kan holdes i Oslo kommune.

### § 8

Selskapet skal ha en valgkomité. Valgkomiteens oppgaver er å avgi innstilling til generalforsamlingen om valg av aksjonærvalgte medlemmer og varamedlemmer til styret.

Valgkomiteen består av fire medlemmer som skal være aksjeeiere eller representanter for aksjeeiere. Styrets leder er fast medlem og leder av valgkomiteen, mens de tre øvrige medlemmene velges av generalforsamlingen. Valgkomiteens medlemmer velges for to år av gangen.

Vedlegg 2: Årsrapport for 2002

ÅRSBERETNING .....	2
RESULTATREGNSKAP .....	6
BALANSE .....	7
KONTANTSTRØMOPPSTILLING .....	9
NOTER TIL REGNSKAPET .....	10
REVISJONSBERETNING .....	16

1

Norwegian Air Shuttle AS  
Årsrapport 2002



**ARSBERETNING**

**Dette er Norwegian**

Norwegian Air Shuttle AS er et uavhenglig, privat eid flyselskap med om lag 300 ansatte. Siden 1993 har selskapet flyet som operatør for Braathens på Vestlandet og operasjonen omfattet ved årsskiftet om lag 50 daglige avganger med Fokker F-50.



Selskapet startet i september 2002 åvprøve innenflysninger med Boeing 737 under merkenavnet Norwegian med om lag 12 daglige avganger mellom Oslo og Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Fra april 2003 starter selskapet åvprøve flysninger til Spania og Portugal, og i mai utvides tilbudet innenriks med ruter fra Oslo til Bodo og Enevnes, og mellom Trondheim og Tromsø.

Fra april 2003 startet selskapet regionale flyruter i Nord Norge, med Fokker F-50, på rutene Bodo - Andenes - Tromsø og Tromsø - Lakselv, basert på avtale inngått med Samferdsdepartementet. Samtidig ble oppdragene for Braathens avsluttet. I tråd med strategien om å satse på åvprøveflysninger med Boeing 737 vil Fokker F-50 operasjonen bli avviklet i løpet av 2003.

Selskapets hovedkontor ligger på Fornebu.

**Året som gikk**

Fra oppstarten av åvprøveoperasjonen i september ble det i en periode leiet inn to fly fra utenlandske operatører på wet-lease basis. Operatørene flyet for selskapet frem til midten av desember hvor de ble erstattet med egne fly. I denne perioden hadde

selskapet betydelig høyere leasetkostnader enn ved julingangen til 2003.

Norwegian har valgt en driftsmodell som skal redusere kostnadene vesentlig sammenliknet med tradisjonelle flyselskaper. Dette oppnås blant annet ved at selskapet flyer passasjerene fra en destinasjon til en annen (point-to-point), uten at det tar ansvar for eventuelle videretransport passasjerer måtte ha behov for. Dette gjør blant annet at bakke-håndteringen av passasjerer blir enklere og billigere. Selskapet har heller ikke servering om bord. Tiden flyet trenger å stå på bakken blir dermed kortere og flyene kan derfor utnyttes mer effektivt.

Ved valg av fly har vi prioritert moderne fly av etablert merke. Vårt valg har etter inn- gjeldende analyse falt på Boeing 737 med moderne, støyvake motorer med lite forurenning. Vi har valgt like fly med standard 148 seter for å forenkle bestilling og operasjonell drift av flyflåten. Vi har også lagt vekt på å ansette flygere med lang erfaring og erfaringsriktig sammenheng med andre operatører.

Selskapet tok høsten 2002 den strategiske beslutning at man ville konsentrere sin satsing fremover på åvprøveflysninger med Boeing 737. Dette førte til at man la ned rutene selskapet flyt til Newcastle med virkning fra 1. desember. Videre har selskapet akseptert Braathens mot en kompensasjon. Denne kompensasjonen blir av hensyn til gjeldende regnskapsregler innestøttet i første kvartal 2003. Den forsørte avslutningen vil i liten grad føre til vesentlig høyere kostnader enn om operasjonen hadde vært avsluttet etter den opprinnelige kontrakt. Kompensasjonen er derfor forventet å gi et vesentlig resultatbidrag for 2003.

Etter første kvartal i 2003 vil selskapet være en rendyrket 737 operatør i Sør-Norge, og operasjonen med Fokker F-50 i Nord-Norge vil bli avsluttet ved utgangen av 2003. I forbindelse med oppstart av 737 operasjonen ble det gjennomført emisjoner som tilfarte selskapet kapital.

**Uforutsette vanskeligheter i fjoråret**

Allerede på et tidlig tidspunkt tok selskapet en strategisk beslutning om å gå over til billettlose reiser. Billettlose reiser har ikke latt seg innføre innenfor planlagte frister fordi selskapet ikke har fått den nødvendige

tilgang til IT-systemer på flyplassene. Flere av systemene driftes av Scandinavian IT Group, og Norwegian har sett det nødvendige å innkøpe enkelte forhold til Konkurransetilsynet. Etter dette har systemet blitt ferdigstilt.

Det er året som har gått nedlagt et betydelig arbeid i å få et informasjons-/datasystem som til enhver tid gir selskapet styringsinformasjon om hva som bestilles av billetter og hva som reises, og som samtidig legger til rette for at registreringer og faktureringer av de reisende automatiseres. IT-systemet legger til rette for en totalovervåking i tilnærmet sanntid som styringsystem. Dette systemet skal kobles opp slik at våre passasjerer kan reise billettløs på alle destinasjoner. Den forsikelse vi er blitt påført i forbindelse med innføring av billettlose reiser har lattet utenfor vår kontroll, og har vært en ekstra kostnad for selskapet. Systemet er i drift ved slutten av første kvartal 2003.

Det har også vist seg vanskelig å konkurrere om storkundeavtaler. Så lenge Norwegian bare kan tilby reiser på en begrenset del av innenriksmarkedet er det vanskelig å vinne kontraktene. SAS konsernet som en dominerende aktør på alle ruter, har tilfidd kunne tilby priser som trolig sett vil være mer fordelaktig for en større innbygger, men et likt forhold forer Norwegian tilbyr. På enkelte ruterstrøkinger er storkundeavtalene nesten ekskluderende, da en så stor del av de reisende kommer fra nettopp storkunder. Norwegian har allid vært den billigste anbyder der storkundene legger ut sine anbud for hver enkeltstrøking, slik staten gjorde i sine anbud.

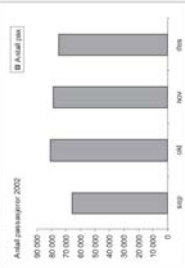
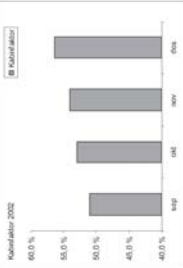
Fra selskapet fattet beslutningen om å starte åvprøveoperasjonen og frem til oppstartstidspunktet var tiden ekstremt kort, om lag tre måneder. I denne perioden ble det iverksatt mange aktiviteter for å tilrettelegge for en helt ny flyoperasjon. I tillegg begynte arbeidet med å tilrettelegge IT-systemer, infrastruktur og administrative rutiner. Som følge av ekstremt kort tidshorison har selskapet måttet utføre mange av disse oppstartstaktivitetene samtidig med at selskapet var i en full driftssituasjon. Følgelig hadde selskapet i den første driftsperioden ikke rukket å innarbeide administrative rutiner på det nivå som selskapets ledelse anså som ønskelig. Selskapet har derfor i løpet av høsten iverksatt flere aktiviteter og brukt betydelige ressurser på å få frem-skyndet og få på plass dette arbeidet internt, samt påvirke eksterne faktorer som også forstærker prosessen.

**Resultat 2002**

Årets salgsmatteklær utgjorde for 2002 NOK 386,5 mill. mot NOK 177,1 mill. i 2001. Selskapet har i år hatt NOK 460,3 mill. i utgifter, hvilket har ført til et driftsunderskudd på NOK 73,8 mill. i 2002. Ordinaert resultat for skattekostnad ble NOK -71,7 mill. Årsresultatet ble således et underskudd på NOK 51,8 mill. etter at regnskapet er godskrevet positiv skattekostnad på NOK 19,9 mill.

Selskapet har i 2002 brukt om lag NOK 48 mill. på oppstart av operasjonen med Boeing 737. Av dette har selskapet aktivert NOK 11,3 mill. De aktiverte postene refererer seg til utvikling av Norwegian's back-office system samt utvikling og lansering av merkeavnet.

Selskapet transporterte i 2002 over 320 000 passasjerer (ekskludert flygninger i forbindelse med Braathensavtalen) og den nye åvprøveoperasjonen transporterte alene over 300 000 passasjerer. Det ga en gjennomsnittlig kabinefaktor på 54 prosent. Åvprøveoperasjonen flyer hver måned flere passasjerer en budsjettet, og totalt for året 10 prosent over budsjettet. Gjennomsnittsrisen ble noe lavere enn forventet. I november og desember falt passasjerantallet i takt med sesongmessige svingninger. Frem til desember var resultatene som forventet, mens inntasing av tre nye fly i november og desember samtidig med uttasing av de innleide flyene ga høyere kostnader enn beregnet i desember.



(Grafene viser tall for åvprøveoperasjonen)

### Organisasjon, arbeidsforhold og miljø

Med innføring av løypris-konseptet Norwegian med Boeing 737 økte selskapets antall ansatte fra 112 (juni) til 300 (desember). Oppstarten og innfasingen av syv nye fly for gjennom store deler av året til hektiske arbeidsdager og til dels nye overtid for selskapets ansatte. De ansatte har ved innføringen av den nye flytypen gjennomført et omfattende arbeid med høy kvalitet på svært kort tid. Det står det stor respekt av.

Avviklingen av Fokker F-50 flåten og de påfølgende justeringer på personalsiden har skjedd i samarbeid med de ansattes organisasjoner. Samarbeidet med de ansattes organisasjoner er bra.



Selskapets operasjon er meget krevende og stiller store krav både til personell og utstyr. De ansatte er svært motiverte i sitt arbeid. Dette har resultert i et høyt sykefravær til tross for at det har vært harde belastninger for samtlige i forbindelse med oppstarten av 737-operasjonen, og avviklingen av Fokker F-50 virksomheten. Totalt sykefravær for året 2002 var 4,8 prosent mot 5,4 prosent i 2001.

Selskapets virksomhet er av natur energikrevende og medfører også ulemper i form av støy. Flyparken er imidlertid av en beskaffenhet og standard som gjør at miljøbelastningen ligger innenfor alle normer for flytrafikk. Fokker F-50 kommer også gunstig ut sammenlignet med øvrige flytyper som benyttes i trafikken innenlands. De Boeing 737 vi opererer fortrenser lite og er støyvake sammenlignet med gjennomsnittet av fly som opererer i Europa.

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

### Flysikkerhet og beredskap

Året 2002 har forløpt uten hendelser som har medført stor risiko. Selskapet har hatt noen hendelser som har vært rapporteringspliktige til luftfartsmyndighet. Selskapet har brukt betydelige ressurser på å få utarbeidet en ny og tilpasset beredskapsplan.

### Styrets sammensetning

Generalforsamlingen i Norwegian Air Shuttle vedtok endringer i styre og ledelsen i forbindelse med at selskapet fikk inn nye aksjonærer høsten 2002. Tidligere styremedlem Bjørn Kjos gikk inn som daglig leder. Svein Eskedal overtok vervet som styreleder. De andre medlemmene i styret er fra høsten 2002: Peter A. Stordalen, Bjørte Kvaale, Brynjolf Forbergskog, Erik Braathen, Bjørn Kise. Som representanter for de ansatte i Norwegian fortsatte Halvor Vatnar og Georg Salte.

### Utsikter for 2003

For 2003 planlegger Norwegian å få en vesentlig utvidelse og større utnyttelse av flyene. Dette vil senke våre enhetskostnader. Selskapet har så langt i løpet av første kvartal 2003 lansert flyginger til Alicante, Málaga og Algarvekysten (Faro). I forbindelse med sommerprogrammet for 2003 starter selskapet nye ruter innenlands, og mottar et nytt fly i april/mai.

Selskapet har tro på at det vil nå et passasjerantall som genererer overskudd i selskapet i løpet av annet tertial. Selskapet vil være vesentlig mer kostnadseffektivt med billett-løse systemer og bruk av egne fly enn hva det var høsten 2002, med innleide fly og tradisjonelle billettsystemer. Med det samme antall passasjerer som selskapet fraktet mot slutten av fjoråret, vil selskapets drift gå i balanse med den nåværende kostnadsstrukturen. Vårt mål for 2003 er å få en god innarbeidet organisasjon som etter annet kvartal skal bringe driften i overskudd, og året som helhet skal vise positive resultater.

Det hersker sebsagt usikkerhet omkring en vanskelig økonomisk tid som også Norge påvirkes av. Det har imidlertid vist seg at i vanskelige økonomiske tider velger de fleste å tenke økonomi ved sine reiser, og det vil være til fordel for Norwegian. Den spente politiske situasjonen kaster skygger over reisebøvet, og vi tror at konflikten i Irak kan endre folks reisemønstre, enten det er på

utland eller innland. Konflikten har også innvirkning på blant annet drivstoffprisen. Vi må videre forvente at det ikke blir noe generell stigning av antall reisende i Norge sammenlignet med fjoråret, til tross for at Norwegian har gjort det vesentlig billigere å fly. Siden Norwegian i første rekke er en innenlandsoperatør, og våre utenlandsruter ikke går til destinasjoner nær konfliktområdene, tror vi at Norwegian totalt sett ikke vil bli direkte berørt av den pågående konflikten.

Norwegian venter derfor en moderat vekst i trafikkallene som følge av høyere utnyttelse av fly, sammen med åpningen av nye destinasjoner innenlands. Videre har Norwegian fått en varm velkomst ved valget av sine utenlandsdestinasjoner, og det er stor etterspørsel etter billetter til disse reisene. Vi venter derfor en stigning i antall passasjerer per måned sammenlignet med fjoråret.



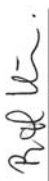


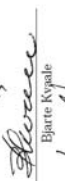



### Kompensasjon for tidlig terminering av Braathensvåten innsettelsesforhold, og innsettelsesforholdet for selskapet etter 31. desember 2002.

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, foreliggende budsjetter og pågående rasjonaliseringsarbeid.

### Disponering av årets resultat

Virksomhetens underskudd for 2002 på NOK 51,8 mill. dekkes med NOK 6,7 mill. av annen egenkapital og med NOK 45,1 mill. av overkursfond.

Fornebu 2. april 2003.

 Svein Eskedal (styrets leder)  Peter A. Stordalen	 Bjørn Kise  Erik G. Braathen
 Brynjolf Forbergskog Brynjolf Forbergskog	 Bjørte Kvaale  Halvor Vatnar (ansattes representant)
 Georg Salte Georg Salte (ansattes representant)	
 Bjørn Kjos (daglig leder)	

Arvsrapport 2002

Norwegian Air Shuttle AS

BALANSE		Norwegian Air Shuttle AS	
		Balanse pr 31. desember	
NOTE	EIENDELER	2002	2001
	<b>Anleggsmidler</b>		
	Immaterielle eiendeler		
12	Utsatt skatteinntekt	21 283 429	1 394 729
4	Andre immaterielle eiendeler	11 132 781	0
	Sum immaterielle eiendeler	32 416 210	1 394 729
	<b>Varige driftsmidler</b>		
5	Bjerginger	423 612	150 415
5	Fly	35 364 218	0
5	Immisilasjoner på leide fly	1 315 033	1 007 617
5	Reservevedler	9 383 119	9 197 305
5	Driftsare, inventar, verkoy, kontomaskiner o.l.	9 896 687	2 674 063
	Sum varige driftsmidler	56 382 669	13 029 400
	<b>Finansielle anleggsmidler</b>		
7	Andre langskige fordringer	14 354 000	22 000
	Sum finansielle anleggsmidler	14 354 000	22 000
	<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>103 154 879</b>	<b>14 446 129</b>
	<b>Omlapsmidler</b>		
6	Varer	8 822 587	7 427 604
	<b>Fordringer</b>		
	Kundefordringer	19 668 920	7 687 555
	Andre fordringer	6 103 666	884 248
16	Forskuddbetalte kostnader	14 676 559	1 194 084
	Til gode Fylkeskattlegjen	4 709 613	704 998
	Sum fordringer	45 158 759	10 570 885
15	Bankinnskudd, kontanter o.l.	63 237 490	7 871 200
	Sum omlapsmidler	117 216 836	25 869 689
	<b>SUM EIENDELER</b>	<b>220 371 715</b>	<b>40 315 818</b>

7

Norwegian Air Shuttle AS

Årsrapport 2002

RESULTATREGNSKAP		Norwegian Air Shuttle AS	
		Resultatregnskap	
NOTE	DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2002	2001
2	Salginntekt	386 482 834	177 109 381
	Sum driftsinntekter	386 482 834	177 109 381
	<b>Driftsavgiftingskostnader</b>		
3,10	Lønnskostnad	298 736 108	93 843 361
4,5	Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	107 853 007	66 037 118
	Annere driftskostnad	9 216 218	9 828 059
	Sum driftskostnader	415 805 333	172 339 899
	<b>Driftsresultat</b>	<b>-28 322 500</b>	<b>4 768 392</b>
	<b>FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>		
	Rekultinntekt	1 408 227	717 211
	Rekultkostnad	-1 035 538	-804 006
	Annere finansinntekt	1 652 626	-188 056
	Netto finansresultat	2 025 315	-264 851
	<b>Ordinært resultat før skattekostnad</b>	<b>-21 746 664</b>	<b>4 483 487</b>
12	Skattekostnad på ordinært resultat	-19 888 700	-1 274 510
	<b>Ordinært resultat</b>	<b>-41 635 364</b>	<b>3 208 977</b>
	<b>ÅRSRESULTAT</b>	<b>-51 859 964</b>	<b>3 208 977</b>
	<b>DISPONERINGER OG OVERFØRINGER</b>		
	Overført fra overkursfond	-45 141 906	0
	Avsatt til annen egenkapital	0	3 208 978
	Overført fra annen egenkapital	-6 718 078	0
	Sum disponeringer og overføringer	-51 859 964	3 208 978

6

Norwegian Air Shuttle AS

Årsrapport 2002

KONTANTSTRØMOPPSTILLING		2002	2001
<b>Norwegian Air Shuttle AS</b>			
Kontantstrømpoppstilling			
<b>KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:</b>			
Ordinært resultat før skattekostnad	-71 748 684	4 483 488	
Periodens betalte skatt	-3 064 320	-3 212 739	
Ordinære avskrivninger	9 805 218	3 825 059	
Finansinntekter uten kontanteffekt	1 737 149	1 821 332	
Endring av utvalgte finansielle instrumenter	-1 942 112	0	
Tilgjengelig ved salg av anleggsmidler	0	1 331 877	
Endring i lønner	-1 394 883	244 726	
Endring i kundefordringer	-11 961 865	2 351 890	
Endring i leverandørgjeld	39 959 181	-5 329 415	
Endring i trafikkgjeld	24 470 209	0	
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	13 595 812	2 134 675	
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-4 543 975</b>	<b>7 653 893</b>	
<b>KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:</b>			
Utbetalinger til deponium	-14 350 000	0	
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-11 209 132	-5 291 664	
Utbetalinger fra investering i immaterielle eiendeler	-11 285 124	0	
Inntekter fra salg av anleggsmidler	18 000	0	
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	0	-6 763 400	
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-36 826 256</b>	<b>-12 055 064</b>	
<b>KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER:</b>			
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiglet gjeld	-6 262 770	0	
Inntekter ved oppkjøp av ny kortsiglet gjeld	0	7 726 642	
Inntekter ved utstedelse av aksjer	0	-18 034	
Inntekter ved utstedelse av egenkapital	102 969 292	0	
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>96 706 522</b>	<b>7 718 608</b>	
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	55 366 290	3 317 450	
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	7 871 200	4 553 750	
<b>Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.</b>	<b>63 237 490</b>	<b>7 871 200</b>	

Norwegian Air Shuttle AS		2002	2001
<b>Balanse pr 31. desember</b>			
<b>NOTE</b>	<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>		
	<b>Egenkapital</b>		
8,9	Innskutt egenkapital	790 210	400 000
9	Aksjeopkjøp	70 367 051	0
	Overkursfond	0	400 000
	<b>Sum innskutt egenkapital</b>	<b>71 157 261</b>	<b>800 000</b>
9	Opplyent egenkapital	0	6 718 078
	Armen egenkapital	0	0
	<b>Sum opplyent egenkapital</b>	<b>0</b>	<b>6 718 078</b>
	<b>Sum egenkapital</b>	<b>71 157 261</b>	<b>7 118 078</b>
	<b>Gjeld</b>		
10	Avsetning for forpliktelser	2 365 314	608 165
13	Pensjonforpliktelser	7 363 456	679 453
	Avsetning for periodisk vedlikehold	9 728 770	1 287 618
	<b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>	<b>19 457 540</b>	<b>1 575 236</b>
11	Armen langsiktig gjeld	32 049 547	0
	Armen langsiktig gjeld	32 049 547	0
	<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>32 049 547</b>	<b>0</b>
	<b>Kortsigte gjeld</b>		
	Leverandørgjeld	44 624 546	4 665 365
	Trafikkavregningsgjeld	24 470 209	0
	Betalbar skatt	0	3 064 320
	Skyldige offentlige avgifter	11 528 796	5 202 168
	Armen kortsiktig gjeld	26 814 586	18 578 269
	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>107 438 137</b>	<b>31 910 122</b>
	<b>Sum gjeld</b>	<b>149 216 454</b>	<b>33 197 740</b>
	<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>220 373 715</b>	<b>40 315 818</b>

Fornebu 2. april 2003.



Svein Eskedal  
(styrets leder)



Petter A. Stordalen



Bjørn Kise



Erik G. Braathen



Bjarte Kvaale



Håvor Vainar  
(ansattes representant)



Sverre Fjellanger  
(Bryllar Forbergsvegt)



Geir Solli  
(ansattes representant)



Bjørn Kus  
(daglig leder)

NOTER TIL REGNSKAP

Norwegian Air Shuttle AS

Note 1 Regnskapsprinsipper

Anregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapspraksis i Norge. Selskapet ble etablert 01.01.2002. M&S Holding AS ble skilt ut fra den tidligere eid av selskapet som fortsetter som et selvstendig selskap. Den delen som ble tilfallet bleid av aksjene i Lufttransport AS og Lufttransport Sveriges AB samt leasingkontrakter for fire stk Fokker 50. Leasingkontraktene var inngått med Elcon Finans AS. Disse leasingkontraktene er inntatt overført fra M&S Holding AS til den nye Norwegian Air Shuttle AS. Flagen er regnskapsmessig gjennomført etter korttidsmetode. Sammenhengsmatrisene 2001 er endret i tråd med samme prinsipp. Utvirkningene av regnskap medfører bruk av estimater og forutsetninger som påvirker de rapporterte beløp. Det endelige resultatet kan avvike fra de beregnede estimater. Forandringer med implementering av IT-systemer for Boeing 737 operasjonen, har medført et større bruk av estimater og tilnærmede vurderinger enn tidligere.

**Fortsett ditt**  
Oppstart av det nye virksomhetsområdet, passasjerforretning, har gått med underskudd i 2002. Selskapet gjennomførte salg på 10 millioner kroner av det tidligere selskapet i forbindelse med oppstarten av denne virksomheten i 2003.  
Billetter for 2003 ble utstedt i forbindelse med salg av billetter etter at den tidligere aksjonen ble startet i 2003 og påført som resultat i 2003. Billettene ble utstedt i forbindelse med salg av billetter og påfølgende regnskapsføringstidspunkt for grunn for forutsetningen om fortsatt drift.

**Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld**  
Eiendeler bedømmes til virkelig verdi eller bruk av klassifisering som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som kontanter, forutsetning om fortsatt drift, eller forutsetning om oppløsning. Gjeld er klassifisert som anleggsmidler og forutsetning om fortsatt drift eller forutsetning om oppløsning. Forutsetning om oppløsning er kun relevant for anleggsmidler som er klassifisert som anleggsmidler.

Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost. Derens virkelig verdi av anleggsmidler er lavere enn balansert verdi og verdiløst forventes ikke å være forutgående, er det fortsatt nedskrivning til virkelig verdi. Anleggsmidler med begrenset økonomisk livstid avvikes lineært over den økonomiske levetiden.

Anleggsmidler er vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.  
Omsetningsgjeld og fordringsgjeld er vurdert til nominell verdi.

**Salgsmidler**  
Billetter for passasjertrafikk bedømmes på grunnlag av mulige passasjerer. Verdien av solgte men ikke benyttede billetter på balansen er rapportert som forfallende gjeld. En del av billettene stammer fra anleggsmidler som er klassifisert som anleggsmidler. Disse anleggsmidlene er klassifisert som anleggsmidler og avvikes lineært over den økonomiske levetiden. Gjeld er vurdert til virkelig verdi eller bruk av klassifisering som anleggsmidler og forutsetning om oppløsning. Forutsetning om oppløsning er kun relevant for anleggsmidler som er klassifisert som anleggsmidler.

**Eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta**  
Pengeposter i utenlandsk valuta i balansen er omregnet til balansenegns kurs. Resultatposter er omregnet etter kursen på balansedatoen.

**Immaterielle eiendeler**  
Immaterielle eiendeler, herunder utgifter til utvikling, balansenegns når det er sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene knyttet til ettersøknings vil tilflyr selskapet og anskaffelseskost kan måles pålitelig.

Immaterielle eiendeler med begrenset økonomisk livstid avvikes planmessig. Immaterielle eiendeler nedskrives til virkelig verdi dersom de forventede økonomiske fordelene ikke dekker balansert verdi og overvurderte gjennomsnittlige forventninger.

**Leasetilbud vedrørende driftsmidler**  
Driftsmidler som leies på betingelser som det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til selskapet (finansiel leasing), klassifiseres som anleggsmidler. Driftsmidler som leies på betingelser som det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til leietakeren er klassifisert som gjeld. Driftsmidler som leies på betingelser som det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til leietakeren er klassifisert som gjeld. Driftsmidler som leies på betingelser som det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til leietakeren er klassifisert som gjeld. Driftsmidler som leies på betingelser som det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til leietakeren er klassifisert som gjeld.

**Andre fordringer klassifisert som anleggsmidler**  
Andre fordringer er balansert til anskaffelseskost. Andre fordringer nedskrives til virkelig verdi ved verdiløst som forventes ikke å være forutgående.

**Vær**  
Anskaffelseskost som består av forfallende billetter, vurderes til laveste av anskaffelseskost og netto salgsverdi hensyntatt ukurans. Anskaffelseskost utgjør eller F&O-metoden.

**Forordninger**  
Forordninger er anleggsmidler som er skrevet til utlysnings eller for salg for ansettelse til foretatt tips. Ansettelse til tips gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte forordninger.

**Balanserte kontanter o.l.**  
Billetter, inkluderte kontanter, bankinnskudd og andre beholdninger med forfalltid som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

**Pensjoner**  
Ved regnskapsføring av pensjon er lineær oppgjørsmetode og forventet utbetaling som oppgjørsmetode lagt til grunn. Pensjonsforpliktelser er beregnet på grunnlag av de forventede utbetalingene i løpet av de neste 10 år, av den aktuelle pensjonsforpliktsen og pensjonsfondens forrentning. Virkninger av endringer i pensjonsforpliktsen over gjennomvarende oppgjørsmetode, arbeidsdagverdi og inkluderet i balansen. Pensjonsfondene vurderes til virkelig verdi.

**Slutt**  
Balanserte kontanter sammenberegnet med regnskapsmessig resultat for slutt. Slutt resultat til oppkjøpsaktiviteter er ført med oppkjøpsplan. Skatteforholdet består av billetter skilt (skilt på årets enkelte skatteoppgjør innleide) og endring i netto årlig skatt. Utsett skatt og utsett skatteforhold er presentert netto i balansen.

**Endring av regnskapsprinsipper og sammenligningstall**  
Selskapet har i 2002 endret sin virksomhet betydelig ved å gå inn på et nytt tilhørende marked. Dette har medført at tallene som vises fra 2001 ikke vil være direkte sammenlignbare med 2002.

**Avvikling av Fokker-50 operasjonen**  
Tilsvarende avvikling av Fokker-50 operasjonen og kompensasjon for dette resultat fra Braathens inntektsføres ved utgangen av første halvår 2002. Avviklingen av Fokker-50 operasjonen er rapportert i resultatet for første halvår 2002. Avviklingen av Fokker-50 operasjonen er rapportert i resultatet for første halvår 2002. Avviklingen av Fokker-50 operasjonen er rapportert i resultatet for første halvår 2002.

**Note 2 Salgsinntekt**

Note 2	Salgsinntekt	2002	2001
Prisforhøringsskatt			
Avskaffelse av billetter	178 178 728		165 377 987
Passasjerforretning	208 226 123		0
Andre inntekter	2 007 983		11 735 395
<b>Sum</b>	<b>388 412 834</b>		<b>177 113 382</b>

**Note 3 Lønnkostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm**

Note 3	Lønnkostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm	2002	2001
Lønn	86 297 646		47 791 669
Følelystegjeld	12 862 705		8 044 423
Anleggsmidler (se note 1)	1 114 510		1 114 510
Andre gjelder	1 138 433		3 409 520
<b>Sum</b>	<b>101 413 294</b>		<b>60 359 122</b>

**Note 4 Immaterielle eiendeler**

Note 4	Immaterielle eiendeler	Programvare	Varemerke	SUM
Anskaffelseskost 01.01.02				
Tilgang	6 693 844		4 591 279	11 285 124
Avgang				0
Avskrivningskost 31.12.02	6 693 844		4 591 279	11 285 124
<b>Balansert verdi pr. 31.12.02</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>150 342</b>	<b>150 342</b>

Andre eiendeler som består av forfallende billetter, vurderes til laveste av anskaffelseskost og netto salgsverdi hensyntatt ukurans. Anskaffelseskost utgjør eller F&O-metoden.

Forordninger er anleggsmidler som er skrevet til utlysnings eller for salg for ansettelse til foretatt tips. Ansettelse til tips gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte forordninger.

Balanserte kontanter o.l. Billetter, inkluderte kontanter, bankinnskudd og andre beholdninger med forfalltid som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

Pensjoner Ved regnskapsføring av pensjon er lineær oppgjørsmetode og forventet utbetaling som oppgjørsmetode lagt til grunn. Pensjonsforpliktelser er beregnet på grunnlag av de forventede utbetalingene i løpet av de neste 10 år, av den aktuelle pensjonsforpliktsen og pensjonsfondens forrentning. Virkninger av endringer i pensjonsforpliktsen over gjennomvarende oppgjørsmetode, arbeidsdagverdi og inkluderet i balansen. Pensjonsfondene vurderes til virkelig verdi.





	2002	2001
<b>Note 12 Skattekostnad</b>		
<b>Anta skattekostnad fremkommer slik:</b>		
Betalbar skatt	0	3 064 320
Erklæring i Liberiá skatt	-19 888 700	-1 789 819
Skattekostnad etter skatteeffekt	-19 888 700	1 274 510
<b>Avstemning fra nominell til effektiv skattesatt:</b>		
Antas resultat før skatt	-21 748 884	-4 483 148
Afregnet skatt	-71 748 884	4 483 148
Følgelig resultat etter skatt	-20 000 000	-1 255 377
Skatteeffekten av følgende poster:		
Ikke fradragsberettigede kostnader	200 932	22 403
Ikke skattepliktige inntekter	0	-3 296
Skattefordel	-19 888 700	1 274 510
Effektiv skattesatt	27,7 %	28,4 %
<b>Spesifikasjon av midlertidige forskjeller og underskudd til framføring, og netto skatteeffekt av disse:</b>		
	2002	2001
Deltakerne	Fordel	Fordel
Utdelt gjeld	7 963 450	33 450 719
Løpingskostnader	0	0
Forsikringskostnader	32 040 547	5 643 000
Utdelt gjeld	2 865 314	608 165
Utdelt gjeld til fremføring	67 884 549	0
Sum	109 482 999	33 450 719
Ikke skattepliktige inntekter	21 283 429	0
Ikke fradragsberettigede kostnader	0	0
Netto utdelt forskjell/forpliktelse balansen	21 283 429	0
<b>Note 13 Andre avsetninger for forpliktelse</b>		
<b>Avsetninger:</b>	2002	2001
Provisjonsforpliktelser/forpliktelser	2 021 141	679 453
Provisjonsforpliktelser/forpliktelser	5 362 305	0
Sum	7 383 446	679 453
For løse fly imøbelens del åpnes til vekstholdefond hos utlåner. De avsatte forpliktelser i regnskapsåret er estimerte kostnader til over dette.		
<b>Note 14 Partstilfølelser og garantier m.v.</b>		
<b>Bokført gjeld som er sikret ved pant o.l.:</b>	2002	2001
30%ing langsiktig gjeld	32 040 547	0
Sum	32 040 547	0
Bokført verdi av eiendeler still som sikret for forpliktelse		
Kontantbeholdning	12 862 695	0
Forsikringsgaranti	19 668 920	37 000 000
Utdelt gjeld	5 000 000	3 000 000
Deltakerbeholdning	21 016 451	0
Fly	35 364 218	0
Totalt	97 756 871	42 000 000
Eiendomsverdien til de tre balansepartier Fokker 50 maskiner tilhører leasingelskapet.		

**Note 15 Bankinnskudd**  
Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skatteinnskudd med kr. 6 819 990, samt bankinnskudd stillet som sikkerhet for anleggspåbud og innsett til driftsforvaltere med kr. 12 862 695.

**Note 16 Nærstående parter**  
Daglig leder er hovedaksjonær i selskapet, og kontrollere ytterligere 5% av aksjene gjennom selskapet Ameriexen Holding AS. Daglig leder er styremedlem i Lufttransport AS og Norwegian Air Shuttle Holding som eier hhv. 13% og 3% av aksjene i Norwegian Air Shuttle AS. I tillegg er selskapets styremedlemmer og styrets leder styremedlemmer i Lufttransport AS og Norwegian Air Shuttle AS. Selskapet har økonomisk rådgivning og for dette nedsatt konsulentonor. Norwegian Air Shuttle AS utleier (leaser) skattebetalt til kjøring av larm for selskapet. Norwegian Air Shuttle AS har også utleiert (leaset) et kontor til selskapet. Norwegian Air Shuttle AS har utleiert (leaset) skattekostnader til selskapet for dette. Ved årsslutt har selskapet en fordring på Norwegian Air Shuttle Holding AS på kr. 1 263 277 og en gjeld til Lufttransport AS på kr. 125 207.

**Note 17 Avvikling av Fokker 50 operasjonen**  
Selskapet ble etablert i 2002 som et resultat av en strategisk beslutning om å redusere sin virksomhet på operasjonsområdet med Boeing 737. Selskapets Fokker 50 operasjoner vil derfor bli avsluttet i løpet av 2003. Selskapet aksepterte en tidligere avslutning av virksomheten mot en erstatning kompensasjon. Avtalen med Samferdselsspartenettet om operasjon i Nord-Norge er sagt opp og services ved å gjøres av 2003.

Kompensasjonen vil bli utbetalt av Vestlandsoperasjonen korvante å dekke ut kostnader som er bregnet i resultatene fra avslutningen av Fokker 50 operasjonen og vil utbetales på et tidspunkt i løpet av 2003.

**Note 18 Finansiell risiko**  
Selskapet har vesentlige kostnader som påvirker i likviditetssituasjonen. Selskapets løste og relative kostnader er delt vesentlig i Euro og en stor del av utvalgte avsetninger er eksponert i Euro. I 2002 har selskapet ikke kjøpt fremtidsinstrumenter for å redusere risikoen for endringer i valutakursen.

REVISjonsBERETNING

Deloitte & Touche  
 Statsautorisert revisor AS  
 Akershusveien 10  
 Postboks 147  
 Høyblokka Oslo  
 Telefon: 22 77 00 00  
 Telefaks: 22 77 00 01  
 www.deloitte.no

**Deloitte & Touche**

Til generalforsamlingen i Norwegian Air Shuttle AS  
 REVISjonsBERETNING for 2002

Vi har revidert årsregnskapet for Norwegian Air Shuttle AS for regnskapsåret 2002, som viser et underskudd på kr 51.859.984. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til delning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og notopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er utgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

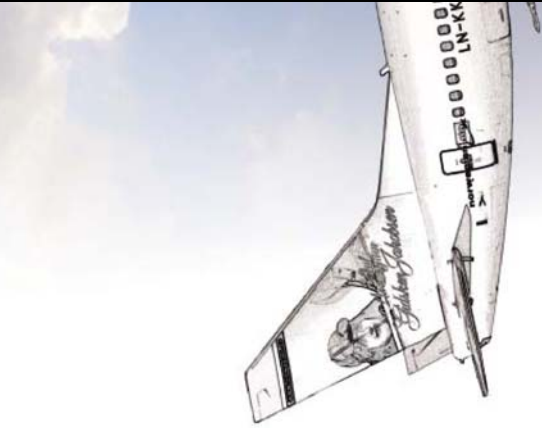
Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og god revisjonsikk i Norge. God revisjonsikk betyr at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå en høy sikkerhet for årets resultat og tilstrekkelig informasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialer som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et fornuftig grunnlag for vår uttalelse.

- Vi mener at
- årsregnskapet er i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 2002 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsikk 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 regnskapsikk i Norge
  - opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til delning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 2. april 2003  
**DELOITTE & TOUCHE**  
 Bernhard Lyngstad  
 statsautorisert revisor

Deloitte & Touche er medlemmer i Deloitte Touche Tohmatsu Limited, et britisk selskap som er registrert i England og Wales. Deloitte & Touche er et medlem i Deloitte Touche Tohmatsu Limited, et britisk selskap som er registrert i England og Wales.

**Deloitte  
 Touche  
 Tohmatsu**



**Norwegian Air Shuttle AS**  
 Gamle Snarøyvei 25  
 Postboks 115  
 1330 Fornebu  
 Telefon 67 59 30 00  
 Telefaks 67 59 30 01  
 post@norwegian.no  
 Org.nr. 965 970 358 MVA

Vedlegg 3: Kvartalsrapport per 30. 09.03



Ivyprioperasjonen). Øvingen i selskaps driftskostnader henger i det vesentligste sammen med produksjonsøkning som følge av flyginger med Boeing 737.

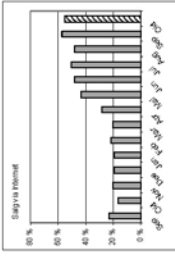
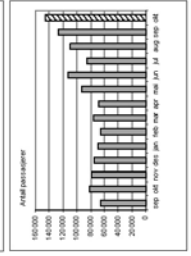
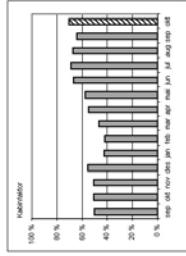
Selskapet har i løpet av 2003 levert den av virksomheten som var knyttet til kontraktflygingene for Braathens (Yveslandoperasjonen). Terminering av Yveslandoperasjonen og restrukturingskompensasjon for dette midt fra Braathens ble utført i tredje kvartal. Restruktureringskostnader som er kompensert utgjør 10 millioner kroner. Restruktureringskostnader for første kvartal er estimert til 10 millioner kroner. Forventede restrukturingskostnader i over estimerte for første kvartal, og ved utgangen av tredje kvartal er restrukturingskompensasjonen kr. 17,7 millioner.

Selskapet har i løpet av 2003 levert kontrakter med Elcon for Fokker F-50 fly som er regnskapsmessig behandlet som finansiert leasing. Leasingavtalen er forteget for 2 nye fly og avtalen som tidligere var i US dollar er gjort om til norske kroner. Flyene ble tatt ut av kommersiell drift i løpet av Yveslandoperasjonen ble avsluttet i første kvartal. Det er ikke foretatt avskrivninger av flyene etter at de ble tatt ut av drift. Selskapet har i tredje kvartal nedskrevet verdien av disse flyene og for nedskrivningen over driftsresultat med kroner 20 millioner. I løpet av 3. kvartal har selskapet vært i kontakt med flere potensielle overtagere, og det er ikke sannsynlig at selskapet vil bli overtaget. Nedskrivningen er i tillegg relatert til nedskrivning av andre fly og andre aktiva. Nedskrivning verdien er over påbeholdt utgjør kompenserte og vil bli selskapet en positiv kontanttilførsel. De tidligere verdier har vært bokført opp mot imøtendte verdiforandring.

Avsetninger for fremtidig vedlikhold er på 30,9 bokført til 22,5 millioner. Avsetninger dekker fremtidig vedlikhold bokført til både Boeing 737 (kr. 29,4 millioner) og de 2 gjenværende Fokker F-50 flyene i operasjon i Nord-Norge (operasjonelle leaser).

Selskapet har imidlertid aktualløst utbetaling av selskapet pensjonsforpliktelser (kollektiv ordning, AFP ordning og tilleggspensjon for oppgjør 0). De pensjonsforpliktene er på 23,9 millioner kroner og er regnskapsført som en gjeld. Avsetning for fremtidig vedlikhold er på 44,4 millioner kroner, hvorav 20,3 millioner bokført til 20,3 millioner (kr. 6,8 mill pr. 31.12.02 - utjevnes til regnskapsregulering over bil).

Selskapet introduserte i mai et opsjonsaksje program for ansatte. Tegningsfristen for ansatte var midten av september hvorop den regnskapsmessige kostnaden for selskapet kunne beregnes. Opjonsprogrammet er regnskapsført etter den såkalte egenverdimodellen. Dette innebærer at verdien av opsjonen måles som forskjellen mellom gjeld og aksjepris. Opjonsprogrammet er avsluttet som sjeld til balansen. Gjelden konverteres til egenkapital på opsjonsens utløpsdato. Opjonsprogrammet vil være av godkjennelse fra generalforsamlingen, og blir tatt opp på kommende ekstraordinære generalforsamling 24. november.



Tabellene viser utviklingen i selskapet for 1. kvartal, 2. kvartal og 3. kvartal 2003. Tabellene viser utviklingen i selskapet for 1. kvartal, 2. kvartal og 3. kvartal 2003.

Norwegian Air Shuttle ASA  
Kundesenter: 815 21 815, Administrasjon: 67 59 30 00



Norwegian Air Shuttle ASA  
Kvartalsrapport – 3. kvartal 2003

- Kvartals siste måned var det beste så langt for Lavprisoperasjonen med et resultat på kr 7,0 millioner (EBITDA).
- Samlede salgsmånedet for selskapet i tredje kvartal utgjorde totalt kr 231 millioner sammenlignet med kr 88 millioner samme periode i 2002, hvilket er en økning på 162 %. (Inkl. Dagskvartal i flyområder som L. måned. still med Lavprisoperasjonen om 3 måneder med kontraktflyging for Braathens)
- Kvartals samlede driftsresultat for leasingkostnader, avskrivninger / nedskrivning (EBITDA) av etote fly (finansiert leasing) utgjorde for selskapet kr 2,0 millioner sammenlignet med et tap på kr 24,1 millioner samme periode i 2002.
- Kvartals samlede driftsresultat for avskrivninger (EBITDA) ble et tap på kr 19,6 millioner sammenlignet med et tap på kr 34,4 millioner i samme periode i fjor.
- Etote fly nedskrives med kr 2,0 millioner i tredje kvartal (Fokker F-50-fly).
- Resultat for skatt, imøtendte nedskrivninger, utgjorde etter dette et tap på kr 41,4 millioner sammenlignet med et tap på kr 36,7 millioner samme periode 2002.
- Kabinatøren for Lavprisoperasjonen var 66,8 % i tredje kvartal 2003 sammenlignet med 50,8 % i september 2002 (kun september ligger til grunn da Lavprisoperasjonen startet i 0.02).
- Produksjonen (ASK) for Lavprisoperasjonen viste en økning på 108 % og passasjerutførelsen en økning på 164 % (RFK) fra september 2002 til september 2003.
- Andelen salg over Internett var 53 % sammenlignet med 23 % tilsvarende periode i fjor.
- Selskapet startet opp 5 nye ruter i 3. kvartal, hvorav en utendørs til Stockholm.
- Nøkkelstall Lavprisoperasjonen (Inkl. kvartalsstatistikk) i % utviklingen av kun en måned produksjon i sept. 02):

Norwegian	Jul-sep 02	Jul-sep 03	Jan-sep 03	Jan-sep 02	Endring
Andel salg over Internett (1)	23 %	30 pp	43 %	23 %	20 pp
ASK (millioner)	331	57	922	57	1 514 %
RFK (millioner)	221	29	558	29	1 922 %
Kabinatør	60,3 %	50,8 pp	60,5 %	50,8 %	7,7 pp
Antall passasjerer	273 825	179 279	852 084	179 279	1 247 %

(1) Jan-sep 02, er kun en måned data.

Norwegian	Sept 02	Sept 03	Aug 12 sep 03	Aug 12 sep 02	Endring
Salg over Internett (2)	57 %	73 %	78 pp	57 %	6 pp
ASK (millioner)	119	57	902	57	7 pp
RFK (millioner)	77	29	572	574	9 %
Kabinatør	64,4 %	50,8 %	57,7 %	56,4 %	1,3 pp
Antall passasjerer	129 288	65 879	1 042 603	65 879	1 584 %

Alle tall er relatert til Lavprisoperasjon og flygingene med Boeing 737.  
(2) I sammenligning med 12 måneders rådata for utvikling.

**Kommensentert til resultat, balanse og nøkkeltall**  
I tredje kvartal omsatte selskapet for kroner 231 millioner sammenlignet med kr 88 millioner i samme periode i 2002. Akkumulert for året er de totale salgsmånedet kr 646 millioner mot kr 189 millioner samme periode året før. Den krangle økningen i forhold til i fjor følger av at selskapet startet opp flyginger med Boeing 737 under merkeavnavnet Norwegian i september 2002.

Selskapet hadde i tredje kvartal driftskostnader på kr 250 millioner (inkludert leasing kostnader), sammenlignet med 123 millioner i samme periode i 2002. Driftsresultatet (EBITDA) for perioden viste et tap på kr 20 millioner. Driftsresultatet imidlertid økten av ivyprioperasjon og flygingene overfor Braathens i tredje kvartal. Driftsresultatet viser et tap på kroner 30 millioner sammenlignet med et tap på kroner 27 millioner (2002 inkluderer kun en måned drift med

Norwegian Air Shuttle ASA  
Kundesenter: 815 21 815, Administrasjon: 67 59 30 00



RESULTATREGNSKAP OG BALANSE - 3. KVARTAL 2003

Pålegg og forbehold	3. kvartal 2003		3. kvartal 2002		3. kvartal 2001	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	230 461	65 869	645 893	189 141	366 483	366 483
Finansadministrasjon	415	37 734	88 627	189 141	366 483	366 483
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	230 876	103 603	734 520	378 282	732 966	732 966
<b>DRIFTSINNTÆKTER</b>	173 722	67 965	471 185	155 691	264 654	264 654
Andre inntekter	14 274	30 965	128 922	65 960	107 853	107 853
Andre utgifter	13 401	17 894	39 225	28 700	47 874	47 874
<b>DRIFTSINNTÆKTER</b>	230 876	116 564	629 282	201 311	401 811	401 811
<b>DRIFTSUTGIFTER</b>	1 809	28 106	44 344	12 171	33 008	33 008
Leasing	21 600	6 323	50 064	21 495	34 283	34 283
<b>DRIFTSUTGIFTER</b>	19 791	34 429	43 728	33 666	47 811	47 811
Ordreomsatninger	2 140	2 319	6 973	4 304	6 905	6 905
Nettofinansposter	41 368	36 748	40 292	37 969	37 786	37 786
Andre utgifter	458	459	2 023	16	2 027	2 027
<b>DRIFTSUTGIFTER</b>	41 826	37 337	42 315	37 985	37 786	37 786
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	117 950	79 227	286 552	167 646	164 080	164 080
Skattekostnad	11 729	10 454	11 849	10 626	10 869	10 869
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	106 221	68 773	274 703	157 020	153 211	153 211

Pålegg og forbehold	3. kvartal 2003		3. kvartal 2002		3. kvartal 2001	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	106 221	68 773	274 703	157 020	153 211	153 211
Finansinntekter	224 000	37 734	55 401	201 258	176 179	176 179
Andre utgifter	21 455	10 454	10 454	10 454	10 454	10 454
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	208 766	96 053	319 650	176 824	318 936	318 936
Andre utgifter	200 859	64 296	170 140	363 081	363 081	363 081
Andre inntekter	79 178	39 330	18 700	37 452	37 452	37 452
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	78 907	31 757	149 510	44 195	44 195	44 195

Pålegg og forbehold	3. kvartal 2003		3. kvartal 2002		3. kvartal 2001	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	78 907	31 757	149 510	44 195	44 195	44 195
Finansinntekter	66 616	133 155	133 155	176 179	176 179	176 179
Andre utgifter	11 455	55 401	55 401	201 258	201 258	201 258
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	67 156	32 411	122 364	55 096	55 096	55 096
Andre utgifter	64 296	170 140	170 140	363 081	363 081	363 081
Andre inntekter	39 330	18 700	18 700	37 452	37 452	37 452
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	32 190	80 971	70 924	19 467	19 467	19 467

Norwegian Air Shuttle ASA  
Kursregnskap: 815 21 815, Administrasjon: 67 59 30 00  
Postboks 115, 1330 Ferdebø



Lavprisoperasjon ekspanderte med flere nye ruter, både innenlands og utenlands, i løpet av tredje kvartal. Det ble opprettet 5 nye ruter hvorav 1 utenlands:  
Bergen - Stavanger, Bergen - Trondheim, Oslo - Alta,  
Oslo - Ålesund og Oslo - Stordholmen.  
Kjøretidene er kortere enn tidligere og bekant til alle deltagere i selskapets selskapsplan. Ved utgangen av 3. kvartal har selskapet følgende økt og titt oppstarten 13 måneder tidligere for selskapet hatt en dobling av produktjonskapasiteten målt i ASK.

**Utvikler 4. kvartal**  
Selskapet har erfart en svært positiv utvikling gjennom året og ved inngangen til fjerdre kvartal er utvikling fortsatt positiv. For Lavprisoperasjonen har om lag 145 500 passasjerer reist med selskapet i oktober og halvårsfiguren har vært om lag 71 %. Salget via internett ligger på 55 % for oktober.

I løpet av november forventer selskapet at passasjeretallet vil reduseres i takt med sesongsvingninger og forventer lavere reisevolum i fjerdre kvartal. Produksjonen er tilpasset det forventede lavere reisevolumet fjerdre kvartal.

I løpet av første måned i 4 kvartal har selskapet annonsert videre ekspansjon og oppstart på i alt 8 nye ruter:

- Oslo - Grenoble - med 1 avgang ukentlig, oppstart 27. desember
- Oslo - Nice - med 2 avganger ukentlig, oppstart 3. mars
- Bergen - Stord - alle dager unntatt lørdag, oppstart 1. april
- Oslo - Berlin - alle dager unntatt lørdag, oppstart 1. april
- Oslo - Praha - med 2 avganger ukentlig, oppstart 1. april
- Oslo - Budapest - med 2 avganger ukentlig, oppstart 2. april
- Bergen - Nice - med 1 avgang ukentlig, oppstart 3. april
- Oslo - Dubrovnik - med 1 avgang ukentlig, oppstart 19. juni

De nye rutene forventes å gi en produksjonsvekst på om lag 340 millioner setebilometer (ASK) i 2004 hvilket tilsvarende en produktjonsøkning på om lag 34 % målt i forhold til produksjonen siste 12 måneder. Produksjonen fasevis i det vesentligste fra andre kvartal 2004.

Ferdebø 12. november 2003  
Bjørn Kjes  
Administrerende Direktør

**Definisjoner**

ASK: Tilsatte setebilometer. Antall tilgjengelige passasjer seter multiplisert med inntektsen som flys.

RPK: Betalte passasjerbilometer. Antall betalte passasjer seter multiplisert med den antakelige som flys.

ERTDA: Driftsresultat før finansposter, skatt og avdragsrenter

ERTDAK: Driftsresultat før finansposter, skatt, avdragsrenter og leasingkostnader for fly

KABINFaktor: Forholdet mellom RPK og ASK i prosent. Består av utnyttelsesgraden av tilgjengelige seter

Norwegian Air Shuttle ASA  
Kursregnskap: 815 21 815, Administrasjon: 67 59 30 00  
Postboks 115, 1330 Ferdebø



BALANSEREGNSKAP		31.12.2007	31.12.2006
<b>ANLEGGSMIDLER</b>			
Immaterielle midler		21 189	32 148
Varige eiendommer		56 429	55 363
Finansielle anleggsmidler		14 156	14 254
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>91 774</b>	<b>101 765</b>
<b>OMKOSTNINGER</b>			
Finansieringskostnader		7 442	8 823
Andre kostnader		1 042	1 042
Finansielle gjeld		58 339	63 237
<b>SUM OMKOSTNINGER</b>		<b>66 823</b>	<b>73 102</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER OG OMKOSTNINGER</b>		<b>258 100</b>	<b>270 374</b>
<b>EIERKAPITAL</b>			
Innovasjon og operasjonell kapital		71 157	116 299
Finansiell kapital		18 643	15 000
<b>SUM EIERKAPITAL</b>		<b>89 800</b>	<b>131 299</b>
<b>GJELD</b>			
Avsetninger for kapitalforpliktigheter		33 200	5 363
Arbeidspliktigheter		22 796	37 103
Andre gjeldsplasseringer		1 042	10 650
<b>SUM GJELD</b>		<b>57 038</b>	<b>53 116</b>
<b>SUM EIERKAPITAL OG GJELD</b>		<b>258 100</b>	<b>270 374</b>
Antall aksjer		76 021	76 021
Pluss aksjer i besittelse av selskapet		13	10

Finansiell resultat		3. kvartal 2007	3. kvartal 2006
Driftsinntegnet		45	20
Driftskostnader		(18)	(42)
Driftsresultat		27	(22)
Finansielle inntekter		5	5
Finansielle kostnader		(362)	(461)
Resultat før skatt		(330)	(473)
Skatt		79 021	79 021
Resultat etter skatt		75 721	78 548
Skatt på tidligere års resultat		79 021	59 652
<b>Netto resultat</b>		<b>154 742</b>	<b>138 200</b>
* Det er ikke beregnet avskrivning på ulovrent på lån			

Egenkapital		31.12.2007	31.12.2006
Reservert utvalgte aksjer		71 157	7 118
Kapitaloverskytning		155 899	115 899
Arbeidsplikt		(30 467)	(27 349)
Reservert utvalgte aksjer		40 690	96 669
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>237 279</b>	<b>192 337</b>

Opplysningsvesenetsloven § 30, september 2003 har vært gjennomført for begrenset revisjon. Regnskapene er utarbeidet iht. Norske Regnskapsstandarder.

Norwegian Air Shuttle ASA  
Korsettsveien 815 21 815, Administrasjon, 67 59 30 00  
Postboks 115, 1330 Ferrelbu

**Vedlegg 4: Uttalelse om begrenset revisjon av regnskap per 30. 09.03**

Deloitte & Touche  
Statsautoriserte Revisorer AS  
Assurance  
Karenslyst allé 20  
Postboks 347 Skøyen  
N-0213 Oslo

Telefon: 23 27 90 00  
Telefax: 23 27 90 01  
www.deloitte.no

**Deloitte  
& Touche**

Til styret i Norwegian Air Shuttle ASA

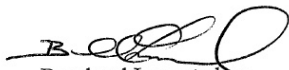
**UTTALELSE VEDRØRENDE BEGRENSET REVISJON AV REGNSKAPET**

Vi har foretatt en begrenset revisjon av regnskapet for Norwegian Air Shuttle ASA per 30. september 2003 som viser et underskudd på kr 30.467.000. Regnskapet består av resultatregnskap, balanse og kontantstrømsanalyse per 30. september 2003. Selskapets styre og daglig leder er ansvarlig for regnskapet. Vår oppgave er å avgi en uttalelse om regnskapet basert på vår begrensede revisjon.

Vår begrensede revisjon er foretatt i samsvar med standard for begrenset revisjon av regnskaper. Denne standarden krever at vi planlegger og gjennomfører den begrensede revisjonen for med moderat sikkerhet å bekrefte at regnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. En begrenset revisjon er i hovedsak begrenset til forespørsler til selskapets personale og analytiske kontrollhandlinger rettet mot regnskapsmaterialet og gir derfor en mindre grad av sikkerhet enn en revisjon. Vi har ikke foretatt en revisjon, og vi kan følgelig ikke avgi en ordinær revisjonsberetning.

Vi har ved vår begrensede revisjon ikke fått kjennskap til forhold som gir oss grunn til å anta at det fremlagte regnskapet ikke er utarbeidet i samsvar med lov og god regnskapsskikk.

Oslo, 24. november 2003  
DELOITTE & TOUCHE

  
Bernhard Lyngstad  
statsautorisert revisor

**Deloitte  
Touche  
Tohmatsu**

Bergen Florø Førde Grenland Haugesund Knarvik Kristiansand Lyngdal Oslo  
Sogndal Stavanger Steinkjer Trondheim Tønsberg  
Medlemmer av Den norske Revisorforening  
Org.nr: 980 211 282

## Vedlegg5: Protokoll fra ekstraordinær generalforsamling 24. 11. 03

### PROTOKOLL

#### EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

#### I

#### NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA

Det ble avholdt ekstraordinær generalforsamling i selskapet den 24. november 2003 i selskapets lokaler på Fornebu.

Tilstede, personlig eller iht fullmakt, var 66.522 aksjer av totalt 79.021 aksjer. 84% av selskapets aksjekapital var således representert i generalforsamlingen. En fortegnelse over aksjonærer som møtte personlig, eller ved fullmakt, er inntatt som vedlegg til denne protokoll.

Dessuten møtte:

- Brynjar Forbergskog, styrets leder
- Bjørn Kjos, daglig leder
- Ola Krohn-Fagervoll, viseadministrerende direktør
- Frode Foss, finansdirektør
- Ingar Fuglevåg, Vogt & Wiig AS
- Frode Berg, Vogt & Wiig AS

#### Til behandling forelå:

##### 1. VALG AV MØTELEDER

Styrets leder, Brynjar Forbergskog, ble valgt til å lede generalforsamlingen

##### 2. GODKJENNELSE AV INNKALLINGEN

Det fremkom ikke bemerkninger til innkallelsen, og denne ble således godkjent.

##### 3. VALG AV REPRESENTANT TIL Å UNDERTEGNE PROTOKOLLEN SAMMEN MED MØTELEDEREN

Erik G. Braathen ble valgt til å underskrive protokollen sammen med møteleder.

##### 4. VEDTEKTSENDRINGER

Styret har fremmet forslag om følgende endringer i selskapets vedtekter:

Vedtektenes § 4

For å tilrettelegge for fremtidig likviditet og omsetning i selskapets aksjer anses det hensiktsmessig at selskapets aksjekapital er fordelt på et større antall aksjer med et lavere pålydende.

Styret har derfor besluttet å fremme forslag til generalforsamlingen om at selskapets aksjer splittes i forholdet 1:130, slik at aksjeeierne for hver aksje de i dag eier får 130 nye aksjer. Dette gjøres ved en endring av vedtektenes § 4.

### Vedtektenes § 7

Vedtektenes § 7 stiller i dag krav om styresamtykke ved erverv av aksjer. En slik bestemmelse er lite forenlig med målsettingen om å legge til rette for en fri og uhindret omsetning av selskapets aksjer.

Styret fremmer derfor forslag om at nåværende § 7 oppheves.

### Vedtektenes §§ 8 og 9

Videre foreslår styret at gjeldende vedtekter § 8 og § 9 om avholdelse av generalforsamling slås sammen til én bestemmelse og at det i ordlyden foretas enkelte tillegg og endringer.

Som følge av en eventuell øket aksjeomsetning og eventuelt en fremtidig utvidelse av selskapets aksjonærmasse, anses det hensiktsmessig at styret har anledning til å sette krav om at de av selskapets aksjeeiere som ønsker å møte på generalforsamling må gi varsel på forhånd. Det anses videre praktisk at selskapet har anledning til å holde generalforsamlingen i Oslo. Endelig bør det fremgå av vedtektene at generalforsamlingen skal ledes av styrets leder.

Forslag til ny vedtektsbestemmelse til erstatning av nåværende vedtekters §§ 8 og 9 er inntatt i § 7 i forslaget til nye vedtekter.

### Ny vedtektsbestemmelse - valgkomité

Til slutt foreslår styret at det gjennom vedtektene etableres en valgkomité som skal ha som oppgave å avgi innstilling til generalforsamlingen om valg av aksjonærvalgte medlemmer/varamedlemmer til styret. Dette antas å sikre en mer oversiktlig og ordnet prosess i forbindelse med valg av nye styremedlemmer

Generalforsamlingen tok styrets forslag til etterretning, og vedtok enstemmig å endre selskapets vedtekter slik at vedtektene etter endringene lyder som følger:



*”VEDTEKTER*

*FOR*

*NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA*

*§ 1*

*Selskapets navn er Norwegian Air Shuttle ASA. Selskapet er et allmennaksjeselskap.*

*§ 2*

*Selskapets forretningskontor er i Bærum.*

*§ 3*

*Selskapets formål er å drive ervervsmessig flyging samt hva som hermed står i forbindelse, samt delta i tilsvarende selskaper.*

*§ 4*

*Selskapets aksjekapital er NOK 1.027.273 fordelt på 10.272.730 aksjer, hver pålydende NOK 0,10.*

*§ 5*

*Selskapets styre skal ha fra seks til åtte medlemmer, etter generalforsamlingens nærmere beslutning.*

*§ 6*

*Selskapets firma tegnes av styrets formann alene eller av to styremedlemmer i fellesskap. Styret kan meddele prokura.*

*§ 7*

*Ordinær generalforsamling holdes hvert år innen utgangen av juni måned. Innkallingen skjer med minst to ukers skriftlig varsel. Med innkallingen skal følge dagsorden. Aksjeeiere som vil møte på generalforsamlingen må, etter*

*styrets nærmere beslutning, melde dette til selskapet senest tre dager før generalforsamlingen skal holdes. Selskapets generalforsamling ledes av styrets leder.*

*Den ordinære generalforsamling skal behandle:*

- 1. Godkjenning av årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av bytte.*
- 2. Valg av styre.*
- 3. Andre saker som i henhold til lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.*

*Selskapets generalforsamlinger kan holdes i Oslo kommune.*

## § 8

*Selskapet skal ha en valgkomité. Valgkomiteens oppgaver er å avgi innstilling til generalforsamlingen om valg av aksjonærvalgte medlemmer og varamedlemmer til styret.*

*Valgkomiteen består av fire medlemmer som skal være aksjeeiere eller representanter for aksjeeiere. Styrets leder er fast medlem og leder av valgkomiteen, mens de tre øvrige medlemmene velges av generalforsamlingen. Valgkomiteens medlemmer velges for to år av gangen.”*

## **5. STYREFULLMAKT TIL KAPITALFORHØYELSE I**

For å kunne tilføre selskapet ny egenkapital med sikte på videreutvikling og utvidelse av selskapets virksomhet, samt for eventuelt å kunne tilfredsstille krav for notering av selskapets aksjer på organisert markeds plass, har styret fremmet forslag om vedtak om tildeling av styrefullmakt til kapitalforhøyelse:

*”Styret gis fullmakt til å forhøye selskapets aksjekapital med inntil NOK 483.636 ved utstedelse av inntil 4.836.360 aksjer pålydende NOK 0,10 til kurs som fastsettes av styret. Fullmakten gjelder for en periode på 2 år.*

*Aksjene gis rett til utbytte for det regnskapsår fullmakten benyttes. Fullmakten omfatter ikke kapitalforhøyelse mot innskudd i annet enn penger eller rett til å pådra selskapet særlige plikter. Fullmakten omfatter ikke beslutning om fusjon. Styret har rett til å fravike aksjonærenes fortrinnsrett i henhold til allmennaksjeloven § 10-4, jfr. § 10-5. Forhøyelse kan, innenfor disse rammer, skje med beløp som styret bestemmer ved en*

*eller flere aksjeemisjoner. Styret gis fullmakt til å endre vedtektenes § 4 om aksjekapitalens størrelse tilsvarende.*

*Denne fullmakt erstatter alle tidligere styrefullmakter til kapitalforhøyelser.”*

Generalforsamlingen behandlet styrets forslag, og vedtok dette enstemmig. Fullmakten forutsettes benyttet i forbindelse med mulig børsintroduksjon. Generalforsamlingen forutsatte at den delen av fullmakten som ikke blir benyttet i forbindelse med en mulig børsintroduksjonen, ikke benyttes av styret før selskapets ordinære generalforsamling i 2004 har tatt stilling til hva fullmakten skal kunne benyttes til.

**6. STYREFULLMAKT FOR KAPITALFORHØYELSE II – AKSJETEGNINGSPROGRAM FOR ANSATTE**

Finansdirektør Frode Foss gjorde kort rede for selskapets incentivprogram for de ansatte hvor den enkelte ansatte tilbys frivillig "spareordning" bestående av midlertidig lønnsnedgang mot senere tegning av aksjer i selskapet til pålydende kurs.

Gjennomføringen av en slik incentivordning er opplyst å være betinget av at generalforsamlingen gir sin godkjennelse ved å gi styret fullmakt til å utstede det nødvendige antall aksjer til de ansatte som deltar i ordningen. Styret har derfor fremmet forslag om at generalforsamlingen gir styret følgende fullmakt:

*”Styret gis fullmakt til å forhøye selskapets aksjekapital med inntil NOK 30.000 ved utstedelse av inntil 300.000 aksjer pålydende NOK 0,10 til kurs som fastsettes av styret. Fullmakten gjelder utelukkende til bruk ved utstedelse av aksjer til ansatte i selskapet som er omfattet av selskapets opsjonsprogram for ansatte. Fullmakten gjelder for en periode på 2 år.*

*Aksjene gis rett til utbytte for det regnskapsår fullmakten benyttes. Fullmakten skal omfatte kapitalforhøyelse hvor aksjeinnskuddet gjøres opp ved motregning i ansattes krav mot selskapet i henhold til lønnstrekk foretatt under ordningen, utover dette omfatter fullmakten ikke kapitalforhøyelse mot innskudd i annet enn penger eller rett til å pådra selskapet særlige plikter. Fullmakten omfatter ikke beslutning om fusjon. Styret har rett til å fravike aksjonærenes fortrinnsrett i henhold til allmennaksjeloven §10-4, jfr. §10-5. Forhøyelse kan, innenfor disse rammer, skje med beløp som styret bestemmer ved en eller flere aksjeemisjoner. Styret gis fullmakt til å endre vedtektenes § 4 om aksjekapitalens størrelse tilsvarende.”*

Generalforsamlingen behandlet styrets forslag, og vedtok dette enstemmig.

**7. VALG AV NYE STYREMEDLEMMER**

Det ble gjort rede for forslag om å supplere selskapets styre med to eksterne medlemmer, og det ble fremmet forslag om at det eksisterende styre suppleres med følgende personer:

- Ole Robert Reitan
- Berit Slaatto

Det fremkom ingen andre forslag, og generalforsamlingen voterte over forslaget. Det ble enstemmig vedtatt å utvide styret med nevnte personer med virkning fra 18. desember 2003.

**8. VALG AV SELSKAPETS VALGKOMITE**

Under henvisning til endringer i selskapets vedtekter hva gjelder opprettelse av valgkomité, ble det fremmet forslag til følgende medlemmer i valgkomiteen:

- Bjørn Kjos
- Tor Arne Jakobsen
- Erik Braathen
- Brynjar Forbergskog

Generalforsamlingen voterte over forslaget, og valgte enstemmig ovennevnte medlemmer til selskapets valgkomité.

Mer var ikke til behandling, og generalforsamlingen ble hevet.

Fornebu, den 24. november 2003

---

Brynjar Forbergskog  
Møteleder

---

Erik G. Braathen  
Valgt til å underskrive protokollen

## Vedlegg 6: Innkalling til ekstraordinær generalforsamling 17.12.03

### INNKALLING

#### TIL

#### EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

#### NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA

Det innkalles med dette til ekstraordinær generalforsamling i Norwegian Air Shuttle ASA.

**Sted:** *Enskilda Securities ASA, Filipstad Brygge 1, 8 etg.*  
**Dato:** *17. desember 2003*  
**Kl.:** *16.00*

Til behandling foreligger:

- 1. VALG AV MØTELEDER**
- 2. GODKJENNELSE AV INNKALLINGEN**
3. Valg av representant til å undertegne protokollen sammen med møtelederen
- 4. KAPITALFORHØYELSE**

Den ekstraordinære generalforsamlingen 24. november 2003 besluttet å gi styret fullmakt til å forhøye selskapets aksjekapital med inntil NOK 483.636 ved utstedelse av inntil 4.836.360 aksjer. Dette tilsvarte i underkant av 50% av selskapets nominelle aksjekapital på generalforsamlingstidspunktet.

Denne fullmakten er tenkt benyttet i forbindelse med en mulig børsintroduksjon av selskapet.

Totalt planlegger man å gjennomføre en emisjon i størrelsesorden MNOK 200 – 250 i emisjonen i forkant av en børsnotering.

Emisjonen er planlagt gjennomført i to (parallele) transjer, hvor den ene søkes rettet mot institusjonelle investorer og den andre er en offentlig emisjon mot allmennheten.

Tegningskurs i emisjonen vil bli endelig fastsatt av styret etter at det er gjennomført en såkalt "bookbuilding" (auksjonsprosess) blant de institusjonelle investorer. Endelig tegningskurs vil bli fastsatt umiddelbart etter tegningsperiodens utløp.

Videre vil tegningen i den institusjonelle transjen mest hensiktsmessig skje ved at det legges inn ordre til tilretteleggerne ABG Sundal Collier Norge ASA/Enskilda Securities ASA og deretter foretas tegning direkte i generalforsamlingsprotokollen.

På denne bakgrunn vil det bli foreslått at den ekstraordinære generalforsamlingen den 17. desember 2003 treffer et emisjonsvedtak som kan benyttes i tillegg til eller i kombinasjon med vedtak om kapitalforhøyelse truffet av styret i medhold av tidligere tildelte fullmakt.

Den totale emisjonen i størrelsesorden NOK 200-250 millioner skjer således dels iht. styrets vedtak i medhold av tidligere tildelt emisjonsfullmakt og dels iht. vedtak på den ekstraordinære generalforsamlingen 17. desember 2003. Den endelige fordelingen vil ikke bli fastsatt før etter tegningsperiodens utløp, og avhenger av fordelingen av emisjonen mellom allmennheten og institusjonelle investorer.

På denne bakgrunn, som ledd i børsnotering av selskapets aksjer og for å tilføre selskapet ny egenkapital med sikte på videreutvikling og utvidelse av selskapets virksomhet, har styret vedtatt å fremme forslag til generalforsamlingen om å vedta en kapitalforhøyelse som medfører at selskapets aksjekapital forhøyes med minimum NOK 10.000 og maksimum NOK 1.000.000 ved nytegning av aksjer.

Siden kapitalforhøyelsen skjer som et ledd i børsnoteringen, må aksjeeiernes fortrinnsrett til de nye aksjene fravikes, jf allmennaksjeloven § 10-5.

Det har ikke inntruffet noen særskilte hendinger etter siste balansedag som er av vesentlig betydning for selskapet. For en nærmere redegjørelse av de forhold som må tillegges vekt ved tegning av aksjer, vises det til emisjonsprospektet som vil bli gjort tilgjengelig før tegningsperiodens start i den offentlige emisjonen.

Det bes om at generalforsamlingen treffer følgende vedtak:

1. "Aksjekapitalen forhøyes med minimum NOK 10.000 og maksimum NOK 1.000.000 ved utstedelse av minimum 100.000 og maksimum 10.000.000 nye aksjer.
2. Pålydende pr aksje skal være NOK 0,10.
3. Kapitalforhøyelsen skal gjennomføres som en rettet emisjon mot institusjonelle tegnere, som har lagt inn bindende forhåndsordre hos Enskilda Securities ASA eller ABG Sundal Collier Norge ASA. Eksisterende aksjeeieres fortrinnsrett fravikes.
4. Tegningskursen fastsettes av generalforsamlingen på vedtakstidspunktet, innenfor en nedre og øvre grense på henholdsvis minimum NOK 0,10 og maksimum NOK 60,00 pr aksje. Den endelige tegningskursen vil bli foreslått av styret basert på etterspørselen etter aksjer på ulike prisnivåer. Innskuddene ytes i kontanter.
5. Ved overtegning foretas fordeling av tegnede aksjer av styret.
6. Tegningen skjer i generalforsamlingsprotokollen.
7. Oppgjør av aksjeinnskudd skal skje umiddelbart etter fullmakt til særskilt innebetalingskonto anvist av Enskilda Securities ASA eller ABG Sundal Collier Norge ASA.
8. De nye aksjer gir rett til utbytte f o m. regnskapsåret 2003. Forøvrig gir de nye aksjene rettigheter i selskapet fra registreringen av kapitalforhøyelsen
9. Vedtektens § 4 endres, slik at den angir aksjekapital, antall aksjer og pålydende etter kapitalforhøyelsen."

\* \* \* \* \*

Oslo, den 2. desember 2003

På vegne av styret i Norwegian Air Shuttle ASA,

  
Brvniar Forberøskog  
styrets leder

## Vedlegg 7: Tegningsblankett i forbindelse med Emisjonen

**NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA**  
**Tegningsblankett for tegninger**  
**mellom NOK 10.000 og NOK 1.000.000**

For fullstendig informasjon om kapitalforhøyelsen, se vedlagte prospekt.

Tegning av aksjer finner sted fra og med 9. desember 2003 til og med 17. desember 2003. Korrekt utfylt tegningsblankett må være mottatt pr post eller faks av en av tilretteleggerne:

ABG Sundal Collier Norge ASA  
 Munkedamsveien 45D, Postboks 1444 Vika, 0115 Oslo  
 Telefon: 22 01 60 00, Telefaks: 22 01 60 62

Enskilda Securities ASA  
 Filipstad Brygge 1, Postboks 1363 Vika, 0113 Oslo  
 Telefon: 21 00 85 00, Telefaks: 21 00 89 62

**innen kl. 12.00 17. desember 2003.** Det er ikke nok at blanketten er postlagt innen fristen. Tegning kan også skje på internett-adressen [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no). Den som tegner aksjer har risikoen ved eventuell forsinkelse i postgang, utilgjengelige fakslinjer eller datatekniske problemer knyttet til foran nevnte internett-adresse. Norwegian Air Shuttle ASA ("Selskapet") står fritt til å akseptere eller forkaste for sent ankomne, mangelfulle eller feilaktige utfylte blanketter. Ved overtegning kan antall tildelte aksjer avkortes i henhold til tildelingskriteriene beskrevet i vedlagte prospekt.

### PRIS

Pris pr aksje er ennå ikke fastsatt, jf prospektet punkt 2.3. Tegningskurs i Emisjonen forventes å bli mellom NOK 27 og NOK 33 per aksje, men kursen kan også bli høyere eller lavere. Kursintervallet er fastsatt av styret i Selskapet i samråd med Tilretteleggerne. Tegningen kan gjøres betinget av at prisen blir i eller lavere enn det indikerte intervallet på NOK 27 og NOK 33 per aksje. Dette må uttrykkelig angis i et eget felt på tegningsblanketten. Dersom tegningen er betinget av pris, og den endelige prisen blir høyere enn den stipulerte pris forkastes tegningen uten varsel. Dersom ingen slik betingelse er angitt, anses bestillingen bindende uansett endelig pris. Den endelige prisen på aksjen vil bli fastsatt etter utløpet av tegningsperioden den 17. desember 2003 etter en bindende budgivningsprosess blant investorer med tegninger over NOK 1 million ("bookbuilding"). Den endelige prisen baseres på etterspørsel på ulike prinsnivåer, og vil ta utgangspunkt i det prisingintervallet som beskrevet over.

### MINIMUMSTEGNING

Bestilling i det offentlige tilbudet skjer i beløp, ikke i antall aksjer. Minimum tegningsbeløp er NOK 10.000, mens maksimum tegningsbeløp er NOK 1 million. Dersom det bestilles aksjer for et høyere beløp enn 1 million, vil dette bli ansett som en bestilling på NOK 1 million. Bestilling for høyere beløp enn NOK 1 million må skje gjennom den institusjonelle plasseringen.

### TILDELING

Endelig tildeling av aksjer vil bli foretatt av Selskapet i henhold til tildelingskriterier beskrevet i prospektet punkt 2.7.

### BETALING AV TILDELTE AKSJER

Ved tegning av aksjer må den enkelte tegner gi ABG Sundal Collier Norge ASA/ Enskilda Securities ASA en fullmakt til å belaste en oppgitt norsk bankkonto ved betaling for de tildelte aksjene. Melding om tildeling vil bli sendt ut 18. desember 2003. De som har behov for å vite nøyaktig tildeling for 19. desember 2003, kan kontakte en av Tilretteleggerne fra morgenen 18. desember 2003. For de som har tilgang til investortjenester gjennom sin VPS-kontofører vil det være mulig å sjekke antall aksjer man har blitt tildelt fra og med den 18. desember 2003. Belastning ventes å finne sted 19. desember 2003. Det må være dekning for hele beløpet på den oppgitte konto dagen før belastningen skjer. Dersom det ikke kan belastes på forfallsdato, forbeholder tilrettelegger og styret i Norwegian Air Shuttle ASA seg retten til å annullere tegningen eller selge de tildelte aksjene for tegnerens regning og risiko. Av for sent innbetalt beløp svares morarente med 12 % p.a. Betaling og fysisk levering av aksjene forventes å bli henholdsvis 19. og 22. desember 2003. ABG Sundal Collier Norge ASA/ Enskilda Securities ASA vil legge ut for det samlede tegningsbeløpet. Så snart betaling er skjedd i henhold til beskrivelse ovenfor vil aksjene bli overført til den enkelte tegners VPS-konto. Siden det blir lagt ut for det samlede tegningsbeløpet, vil aksjer som er tildelt kunne omsettes allerede fra børsåpning 18. desember, under forutsetning av styret i Oslo Børs beslutter å ta opp Selskapets aksjer til notering på Oslo Børs. Fysisk levering av aksjene er imidlertid betinget av at oppgjør skjer i samsvar med beskrivelsen ovenfor. Den som ønsker å overdra sine aksjer for fysisk levering er skjedd har selv risikoen for at vedkommende kan betale for aksjene.

### SPESIFIKASJON AV TEGNINGEN

Tegnerens VPS-kontonr. *)	Jeg/vi tegner aksjer for totalt NOK (minimum NOK 10.000 – maksimum NOK 1 million)

**Forbehold om tegningskurs (skal BARE fylles ut dersom tegningen er betinget av at endelig tegningskurs ikke overstiger et bestemt nivå)**

Min tegning er betinget av at endelig tegningskurs ikke overstiger: NOK \_\_\_\_\_

### Fullmakt til å belaste konto (må fylles ut):

Jeg/vi gir med dette ABG Sundal Collier Norge ASA/ Enskilda Securities ASA en engangsfullmakt til å belaste min/vår norske bankkonto for vederlaget for de tildelte aksjer \_\_\_\_\_  
 (Bankkonto – 11 siffer)

I henhold til de betingelser som framgår ovenfor og av prospektet, tegnes herved aksjer som angitt ovenfor. Det gis samtidig fullmakt til å belaste min/vår oppgitte bankkonto.

Tegningssted og dato  
 Må være datert i tegningstiden

Forpliktende underskrift. Tegneren må være myndig  
 Når det undertegnes i henhold til fullmakt skal dokumentasjon i form  
 av firmattest eller fullmakt vedlegges.

### INFORMASJON OM TEGNEREN

Tegnerens VPS-kontonr. *)
Tegnerens fornavn
Tegnerens etternavn/firma e.l.
Gateadresse e.l. (for private: Boligadresse)
Postnummer og poststed
Fødselsnummer (11 siffer) MÅ FYLLES UT
Telefonnummer dagtid
Statsborgerskap
Telefon/telefaks/e-mail

\*) For å kunne tegne aksjer må De ha opprettet en verdipapirkonto (VPS-konto). Opprettelse av VPS-konto må under henvisning til nye forskrifter, foretas ved personlig fremmøte medbringende legitimasjon hos en kontofører som kan være en bank eller et autorisert fondsmeglerforetak.



Norwegian Air Shuttle ASA  
Oksenøyveien 10A  
Postboks 115  
1330 Fornebu  
Tlf. 67 59 30 00  
Fax 67 59 30 01

ABG Sundal Collier Norge ASA  
Munkedamsvn. 45 d  
Postboks 1444 Vika  
0115 Oslo  
Tlf. 22 01 60 00  
Fax 22 01 60 62

Enskilda Securities ASA  
Filipstad Brygge 1  
Postboks 1363 Vika  
0113 Oslo  
Tlf. 21 00 85 00  
Fax 21 00 89 62