

Bilaga D / *Exhibit D*



Q3 2020

FORTSATT NEGATIV PÅVERKAN FRÅN COVID-19

MAJ 2020–JULI 2020

- Intäkter: 2 507 (13 401) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -2 071 (1 490) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -784 (1 495) MSEK
- Periodens resultat: -2 365 (1 162) MSEK
- Resultat per stamaktie: -6,18 (3,04) SEK

VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK
- SAS presenterar en reviderad affärsplan, inklusive åtgärder för att hantera effekterna av covid-19-pandemin samt reviderade hållbarhetsmål
- SAS presenterar en rekapitaliseringsplan för att åtgärda den likviditetsbrist och det negativa egna kapital som orsakats av covid-19-utbrottet

VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

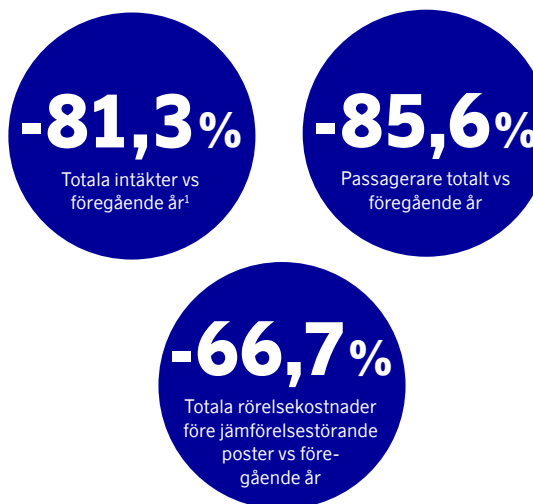
- SAS presenterar en reviderad rekapitaliseringsplan som stöds av aktieägare som representerar 35,6% av aktierna samt Fordringshavarkommittén. Planen har också godkänts av EU-kommissionen

NOVEMBER 2019–JULI 2020

- Intäkter: 17 478 (32 677) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -6 880 (-302) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -5 576 (-440) MSEK
- Periodens resultat: -6 696 (-240) MSEK
- Resultat per stamaktie: -17,66 (-0,65) SEK

SAS DELÅRSRAPPORT NOVEMBER 2019–JULI 2020

NYCKELTAL – TREDJE KVARTALET 2020



”SAS är fast beslutet att fortsätta som Skandinaviens ledande flygbolag när världen återhämtar sig från covid-19-pandemin.”

Rickard Gustafson, vd och koncernchef

FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv3	Kv3	Kv1–Kv3	Kv1–Kv3
	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
Intäkter	2 507	13 401	17 478	32 677
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	1 570	-6 811	-21
EBIT-marginal	-108,9 %	11,7 %	-39,0 %	-0,1 %
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-784	1 495	-5 576	-440
Periodens resultat	-2 365	1 162	-6 696	-240
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	457	-2 163	2 119

	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
Avkastning på investerat kapital ¹	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap ¹	38 %	39 %	34 %
Soliditet ²	-3 %	16 %	10 %
Resultat per stamaktie (SEK) ²	-17,66	1,54	-0,65
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-7,50	10,12	8,03

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16. Nio månader till 31 juli och 12 månader till 31 oktober.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Michel Fischier den 25 augusti 2020 kl. 08:00 CEST.

FORTSATT NEGATIV PÅVERKAN FRÅN COVID-19

Vi gläds åt att efterfrågan långsamt återvänder samtidigt som vi fortsätter återuppbyggnaden av vår verksamhet. Hittills har efterfrågan på flygresor utvecklats i linje med våra förväntningar, främst driven av inrikestrafiken. Samtidigt gör vi stora framsteg med att anpassa våra kostnader till en marknad med lägre efterfrågan. Trots att vi har stora utmaningar framför oss är jag övertygad om att SAS kommer tillbaka som ett hållbart och lönsamt flygbolag efter en framgångsrik rekapitalisering. Flyget fyller en viktig funktion inom skandinavisk infrastruktur och är viktig för att binda samman vår del med övriga världen, allteftersom efterfrågan återkommer.

FINANSIELL SAMMANFATTNING

Coronaviruset och reserestriktioner har lett till ett ras i efterfrågan på flygresor. Antalet passagerare som reste med SAS minskade därför med 86 % under kvartalet och de totala intäkterna sjönk med 81 %. Inrikesresorna har återhämtat sig snabbare än andra delar av vår verksamhet och står för större delen av intäkterna under kvartalet.

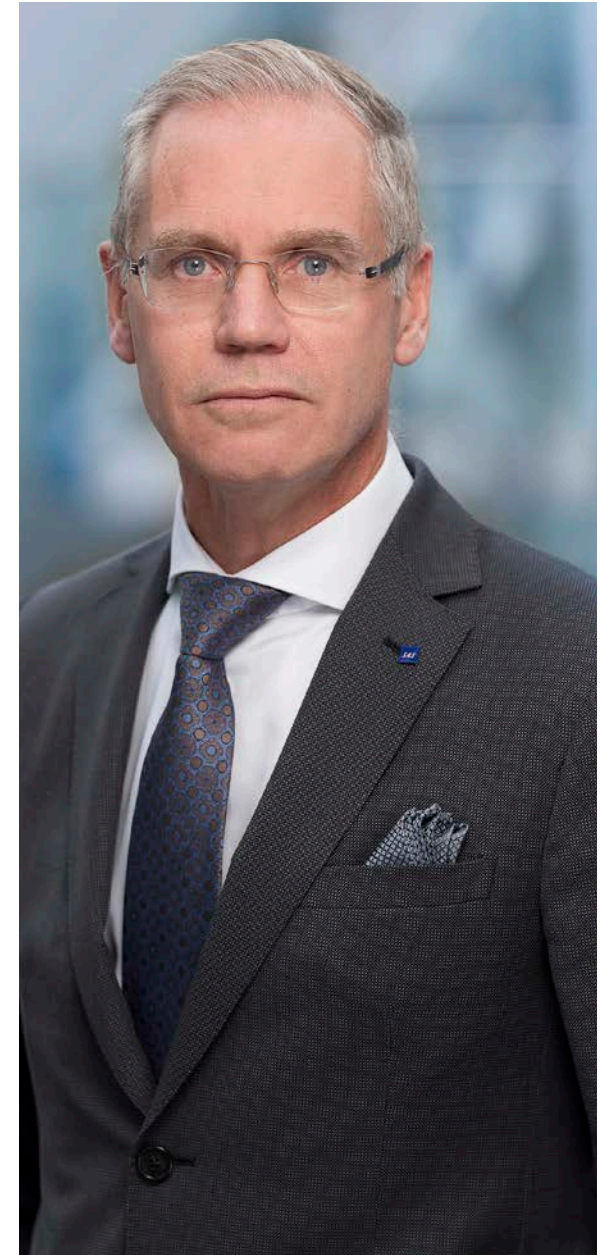
Trots att vi vidtog omedelbara åtgärder för att minska kostnaderna, uppvägde inte en minskning med 67% den skarpa intäktsnedgången. Detta ledde till att resultat före skatt blev -2,1 miljarder SEK, omkring 3,6 miljarder SEK lägre än föregående år. Resultatet påverkades positivt med 840 MSEK av en förstärkning av den svenska kronan, främst mot US-dollar. Men i likhet med andra flygbolag innebar den negativa

utvecklingen av flygplansvärderingar en nedskrivning om 1 040 MSEK av vissa av flygplanstillgångarna. Vårt fokus på att bevara likviditeten är uppenbart, med ett negativt operativt kassaflöde om 320 MSEK per månad. Det är självklart betydligt sämre än förra året men bättre än den nivå vi presenterade under andra kvartalet och vi kommer att fortsätta att följa kassaflödet medan vi långsamt ökar vår verksamhet. Vår kassaposition i slutet av tredje kvartalet uppgick till 6,2 miljarder SEK, vilket inkluderar de 3,3 miljarder SEK som har utnyttjats från kreditfaciliteten som har garanterats av den danska och svenska staten.

KUNDERNAS EFTERFRÅGAN ÖKAR LÅNGSAMT

Efterfrågan fortsätter att återvända långsamt och i enlighet med den återuppbyggnadsplan vi presenterade under andra kvartalet. Under kvartalet såg vi högst efterfrågan för inrikesresor och attraktiva europeiska sommardestinationer. I juli hade SAS 8 700 avgångar, vilket representerar omkring 25 % av förra årets offererade säteskilometer. Det är en ökning med cirka 20 procentenheter jämfört med den första månaden i kvartalet. Vi kommer under fjärde kvartalet fortsätta öka produktionen och förväntar oss nå 30–40 % av förra årets offererade säteskilometer i slutet av fjärde kvartalet.

Trots den långsamma men kontinuerliga återhämtningen som reflekteras i våra trafiktal är den framtida efterfrågan osäker och i hög grad beroende av att man lättar på reserestriktionerna och på passagerarnas



Rickard Gustafson, VD och koncernchef

förtroende och vilja att resa. Dessutom är det tyvärr svårt att förutse hur efterfrågan kommer utvecklas under hösten och vintern, eftersom kundernas beteende har förändrats och bokningarna görs närmare själva resedatumet. Vår nuvarande bedömning är att återhämtningsfasen för flygindustrin förväntas pågå till 2022 innan efterfrågan når mer normala nivåer, med en återgång till nivåerna före covid-19 under de efterföljande åren.

FRAMSTEG MED REVIDERAD AFFÄRSPLAN

SAS gör fortsatta framsteg med sin reviderade affärsplan, som bygger på fyra hörnstenar: Att vara det främsta valet av flygbolag för skandinaviens frekventa resenärer; att gå över till en modern och enhetlig flygplansflotta; att etablera en helt konkurrenskraftig verksamhetsmodell samt att bli global ledare inom hållbara flygresor. Flera milstolpar uppnåddes under kvartalet.

Närmare 4 000 uppsägningar (av totalt cirka 5 000) har nu slutförts och lokala anställningsavtal är under omförhandling. I juli tecknade vi avtal om outsourcing av markstjänster både i Göteborg och Malmö och koncentrerar vår verksamhet till de tre knutpunkterna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Även om åtgärderna som berör vår personal är smärtsamma, så är de nödvändiga för att säkra SAS för framtiden.

Vi har genom en konstruktiv dialog med Airbus kunnat skjuta upp leveranserna av åtta A320neo och två A350-900. Dessa uppskjutna leveranser är viktiga eftersom de sänker våra investeringskostnader för 2021–2024 och gör leveranserna av nya flygplan

bättre anpassade till den förväntade återhämtningen av efterfrågan. Vi arbetar fortfarande för att uppnå en enhetsflotta fram till 2023, baserat på nya Airbus-flygplan som kommer medföra lägre bränsleförbrukning och sänkta underhållskostnader jämfört med vår nuvarande flotta. Dessutom har vi gjort framsteg med våra ambitiösa hållbarhetsmål genom att öka takten i utfasningen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan. Vi har också omförhandlat avtalen med ett flertal leverantörer, inklusive wet lease-leverantörer. De nya avtalen kommer leda till lägre kostnader och en ökad flexibilitet med hjälp av en högre andel rörliga kostnader i framtiden.

Vi har infört nya rutiner för att se till att våra kunder får en så säker reseupplevelse som möjligt och vi fortsätter erbjuda attraktiva tidtabeller för resenärer till, från och inom Skandinavien. Samtidigt beklagar vi att många kunder fortfarande väntar på återbetalning från inställda flyg. Jag vill understryka att våra kunder som har rätt till återbetalning också kommer att få det och att vi har utökat vår kapacitet för att hantera det stora antalet inställda flygningar under dessa extraordinära omständigheter.

FRAMSTEG MED REKAPITALISERINGSPLANEN

Trots allt vårt arbete har covid-19-pandemin lett till ett behov av att åtgärda likvidsituationen och det negativa egna kapital som utbrottet har orsakat. Under kvartalet nådde SAS en principöverenskommelse med fordringshavarkommittén som representerar en stor andel av innehavarna av SAS obligationer och hybridobligationer. Vidare har den danska och svenska staten nu

godkänt den reviderade rekapitaliseringsplanen, som även har fått godkänt av EU-kommissionen enligt det rådande regelverket för statligt stöd.

Kommande steg i planen är att få godkännande för erbjudandet från obligations- och hybridinnehavarna vid fordringshavarmötet den 2 september, samt få godkännande för rekapitaliseringsplanen vid den extra bolagsstämma som enligt plan ska hållas den 22 september. Den reviderade rekapitaliseringsplanen beräknas vara genomförd i sin helhet i början av november.

SAS spelar en viktig roll i att förbinda de skandinaviska länderna med övriga världen, samt vara en viktig leverantör av infrastruktur i regionen. Vi har genom att fokusera på återuppbyggnaden av vår inrikesnärvaro och vår intraskandinaviska närvaro kunnat öka kapaciteten snabbare än konkurrenterna. Jag är tacksam för att våra huvudaktieägare har bestämt sig för att stötta SAS och litar på att andra kommer att göra samma sak, i dessa tider som helt saknar motstycke i modern historia. SAS är fast beslutet att fortsätta som Skandinaviens ledande flygbolag när världen återhämtar sig från covid-19-pandemin.

Vi alla på SAS ser fram emot att snart få välkomna dig ombord på en av våra flygningar igen!

Rickard Gustafson
vd och koncernchef
Stockholm den 25 augusti 2020

KOMMENTARER TILL SAS DELÅRS-RÄKENSKAPER

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING, KV1-KV3 2020

MSEK	Nov-jul 19-20	Nov-jul 18-19	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valu- tjust.)
Resultaträkning					
Intäkter	17 478	32 677	-15 199	-287	-14 912
Totala rörelsekostnader	-24 289	-32 698	8 409	242	8 167
Rörelseresultat (EBIT)	-6 811	-21	-6 790	-45	-6 745
Resultat före skatt (EBT)	-6 880	-302	-6 578	845	-7 423

BERÄKNADE EFFEKTER AV COVID-19 KV1-KV3 2020

MSEK	
Intäkter	-16 222
Personalkostnader	1 495
Bränslekostnader - volym	3 315
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Luftfartsavgifter	1 426
Övriga externa kostnader	4 411
Avskrivningar	189
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-6 626

Intäkter

Intäkterna uppgick till 17 478 (32 677) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 14 912 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 51,4 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 11 915 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om

1 411 MSEK. Den högre yielden gav en positiv effekt om 504 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 448 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 833 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 660 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna under de första nio månaderna är hänförlig till låga volymer under andra och tredje kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 149 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av spridningen av covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -6 234 (-7 325) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 1 246 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst effekterna från covid-19 om 1 495 MSEK, vilket inkluderar 675 MSEK i stöd mottaget från den danska och svenska staten för tillfälliga permitteringar, samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna med cirka 234 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -4 855 (-6 892) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 31,7 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 3 161 MSEK. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna

om 464 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 319 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationerna som har avbrutits under andra kvartalet eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Effekterna på upplupna kostnader var -48 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 602 (-3 015) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 46,8 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under andra och tredje kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -6 376 (-14 145) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 7 387 MSEK. Minskningen berodde främst på att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avsåg främst minskade kostnader för hantering, försäljning och distribution samt tekniskt underhåll. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 881 MSEK respektive 829 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 753 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med

357 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -5 225 (-1 422) MSEK, en ökning med 3 803 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till nedskrivningar av flygplan om 1 040 MSEK och införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 2 710 MSEK, se noterna 1 och 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -69 (-281) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 212 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där valutaomvärdering av leasingkulder hade en positiv påverkan om 890 MSEK. Räntekostnader avseende leasingkulder hade en negativ påverkan om 525 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en positiv påverkan om 574 MSEK på resultat före skatt (EBT) under räkenskapsårets första nio månader. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 2 919 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 2 710 MSEK och finansnettot påverkades positivt med ett belopp om 365 MSEK, hänförligt till positiva valutaomvärderingar om 890 MSEK och räntekostnader om 525 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -6 811 (-21) MSEK och resultat före skatt uppgick till -6 880 (-302) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin.

Periodens resultat uppgick till -6 696 (-240) MSEK och skatteintäkter till 184 (62) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra eller tredje kvartalet. Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 287 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 242 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 45 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 890 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 845 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -1 304 (138) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig till -1 040 (-93) MSEK till nedskrivningar på vissa flygplan, A330/A340/A319 och 737NG, -263 (-29) MSEK hänför sig till omstruktureringskostnader för personal och -1 (112) MSEK hänför sig till realisationsresultat från flygplanstransaktioner. Övriga poster under de första nio månaderna föregående år avser en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering i Kina.

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING - KV3 2020

MSEK	Maj-jul 19-20	Maj-jul 18-19	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Resultaträkning					
Intäkter	2 507	13 401	-10 894	-446	-10 448
Totala rörelsekostnader	-5 236	-11 831	6 595	269	6 326
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	1 570	-4 299	-177	-4 122
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-3 561	840	-4 401

BERÄKNADE EFFEKTER AV COVID-19, KV3 2020

MSEK	
Intäkter	-10 712
Personalkostnader	978
Bränslekostnader - volym	2 239
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	0
Lufftartsavgifter	919
Övriga externa kostnader	2 943
Avskrivningar	128
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-3 505

Intäkter

Intäkterna uppgick till 2 507 (13 401) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 10 448 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 86,5 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 8 328 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 726 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 418 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 149 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 780 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 568 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna avsåg låga volymer till följd av spridningen av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 315 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av spridningen av covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 664 (-2 504) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 984 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst effekterna från covid-19 om 978 MSEK, vilket inkluderar 432 MSEK i stöd mottaget från den danska och svenska staten för tillfälliga permitteringar, samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna med cirka 49 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -331 (-2 750) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 88,0 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 2 180 MSEK. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 131 MSEK. Hedgeeffekter var positiva om 154 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år och effekterna på upplupna kostnader var -36 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -162 (-1 138) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 85,3 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -631 (-4 996) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1.

Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 4 205 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte

längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avser främst kostnaderna för hantering, försäljning och distribution samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 565 MSEK respektive 561 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll minskade med 475 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med 310 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -2 448 (-548) MSEK, en ökning med 1 900 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till nedskrivningar av flygplan om 1 040 MSEK och införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 928 MSEK, se noterna 1 och 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till 658 (-80) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 738 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där valutaomvärdering av leasingskulden hade en positiv påverkan om 1 004 MSEK. Räntekostnader avseende leasingskulden hade en negativ påverkan om 178 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en positiv påverkan om 884 MSEK på resultat före skatt (EBT) under tredje kvartalet. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto. Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp

om 986 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 928 MSEK och finansnettot påverkades positivt med ett belopp om 826 MSEK, hänförligt till positiva valutaomvärderingar om 1 004 MSEK och räntekostnader om 178 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -2 729 (1 570) MSEK och resultat före skatt uppgick till -2 071 (1 490) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin.

Periodens resultat uppgick till -2 365 (1 162) MSEK och skattekostnaden till -294 (-328) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under tredje kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 446 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 269 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 177 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 1 017 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 840 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -1 287 (-5) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig till -1 040 (-93) MSEK till nedskrivningar på vissa flygplan, A330/A340/A319 och 737NG, -246 (-16) MSEK hänför sig till omstruktureringskostnader för personal och -1 (104) MSEK hänför sig till ett realisationsresultat från flygplanstransaktioner.

BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING

Tillgångar

Immateriella och materiella anläggningstillgångar ökade med 3 040 MSEK sedan 31 oktober. I förändringen ingår periodens investeringar 7 310 MSEK, av- och nedskrivningar om -2 515 MSEK samt övriga effekter om -1 755 MSEK. I beloppen för investeringar ingick tre nya Airbus A320neo och fyra nya Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Övriga effekter inkluderade aktiverad ränta på förskottsbetalningar och omräkningsdifferenser.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 1 159 MSEK under perioden. Övergångseffekten den 1 november 2019 uppgick till 16 718 MSEK. Ökningen om 1 159 MSEK inkluderade inte övergångseffekten. Investeringar uppgick till 3 173 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 722 MSEK och avskrivningar uppgick till -2 710 MSEK. Valuta påverkade med -26 MSEK. För mer information, se not 1.

Finansiella tillgångar ökade med 1 180 MSEK, främst hänförligt till en ökning av spärrade bankmedel och SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 8 MSEK. Ingen uppskjuten skattefordran har redovisats för under-skottsavdrag som har uppkommit under andra eller tredje kvartalet.

Kortfristiga fordringar minskade med 1 339 MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre kundfordringar.

Likvida medel uppgick till 6 244 (7 348) MSEK per 31 juli 2020. Outnyttjade kontrakterade lånelöften

uppgick till 2 700 (2 877) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (34 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 6 743 MSEK till -1 371 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -6 696 MSEK, förändringar i kassaflödes-säkringar om -253 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 438 MSEK.

Långfristiga skulder ökade med 17 764 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 7 400 MSEK inklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive effekten från IFRS 16 var 8 484 MSEK och var främst hänförlig till högre räntebärande lån. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Räntebärande skulder

Den 31 juli 2020 uppgick den räntebärande skulden till 37 773 MSEK, en ökning med 26 490 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 11 181 MSEK respektive 918 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 3 896 MSEK respektive 2 226 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår negativ utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har ökat skulden med 786 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulden med 2 987 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har ökat skulden med 255 MSEK.

Finansiell nettoskuld

Den 31 juli 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 28 917 MSEK, en ökning med 28 589 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 12 086 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till ett negativt kassaflöde före finansieringsverksamheten,

nya leasingkulder om 3 896 MSEK och det negativa värdet på finansiella derivat som motverkades av en positiv valutaomvärdering.

Nyckeltal

IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. De nyckeltal som beräknas på utgående balanser, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. Se not 1 för mer information.

Per 31 juli 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -14 %, en försämring med 22 procentenheter sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre justerat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % vid utgången av kvartalet, vilket är i linje med den finansiella beredskapen per 31 oktober 2019. Anledningen till att den ligger på samma nivå är att den lägre kassapositionen har kompenseras av lägre fasta kostnader.

Den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR förändrades och uppgick till 50,8x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Förändringen är främst hänförlig till en ökad justerad finansiell nettoskuld och lägre EBITDAR.

Per 31 juli 2020 uppgick soliditeten till -3 %, en försämring med 16 % per 31 oktober 2019. Minskningen beror på den negativa utvecklingen av eget kapital, främst periodens resultat om -6 696 MSEK och förändringar i kassaflödessäkringar om -253 MSEK, i kombination med införandet av IFRS 16, som har en betydande påverkan på balansräkningen.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för de första nio månaderna uppgick till -2 516 (-2 409) MSEK. Likvida medel uppgick till 6 244 MSEK, jämfört med 8 763 MSEK per 31 oktober 2019.

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick för räkenskapsårets första nio månader till -1 864 (605) MSEK. Den 1 november implementerade SAS IFRS 16, vilket innebär att amorteringar av leasingkulder för operativt leasade tillgångar, främst flygplan, från och med innevarande räkenskapsår redovisas i kassaflödet från finansieringsverksamheten. Föregående år inkluderades leasingkostnader i kassaflödet från den löpande verksamheten (se även not 1). Vidare var resultat före skatt betydligt lägre än föregående år till följd av covid-19-situationen.

Rörelsekapitalförändringen brukar vara positiv under de första nio månaderna men var negativ detta år och uppgick till -299 (1 514) MSEK. En viktig anledning till den negativa förändringen var minskningen av trafikavräkningsskulden.

Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 7 310 (4 735) MSEK varav 7 176 (4 630) MSEK avsåg flygplan. Det inkluderar leveransbetalningar för tre nya Airbus A320neo och fyra Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

Ett av de levererade Airbus A320neo avyttrades genom sale and leaseback under tredje kvartalet.

Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 11 181 (1 821) MSEK medan amorteringarna uppgick till 918 (2 131) MSEK.

Nyupplåningen var hänförlig till finansieringen av nya flygplan. Amorteringar av leasingkulder (IFRS 16) var 2 226 MSEK. Dessutom påverkades kassaflödet från finansieringsverksamheten negativt av betalningar av derivatinstrument och betalningar till förmånsbestämda pensionsplaner samt betalningar av depositioner och säkerheter.

MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 34 (41) MSEK och rörelsekostnader till -45 (-53) MSEK. Finansnettot uppgick till -792 (-42) MSEK och periodens resultat uppgick till -809 (-43) MSEK. Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 776 MSEK av aktier i dotterbolag.

LÅNGSIKTIGT INCITAMENTSPROGRAM

Den 12 mars 2020 beslutade SAS årsstämma i enlighet med styrelsens förslag att införa ett långsiktigt incitamentsprogram för SAS heltids- och deltidsanställda (med undantag för koncernledningen). I fråga om säkringsarrangemang godkände årsstämman styrelsens förslag om säkring i form av ett aktieswapavtal med en tredje part. SAS har inte ingått något säkringsavtal och incitamentsprogrammet har ingen finansiell effekt.

SÄSONGSVARIATIONER

När det inte råder covid 19-läge är efterfrågan på SAS marknader, mätt som trafik (RPK), säsongsmässigt låg under november–april och högst under maj–oktober. Andelen förtidsbokningar är däremot störst under perioden januari–maj vilket har en positiv påverkan på rörelsekapitalet.

Säsongsvariationerna i efterfrågan påverkar kassaflödet och resultatet olika. Passagerarintäkterna redovisas när kunderna genomför sina resor medan kassaflödet påverkas positivt i samband med att antalet bokningar stiger. Det gör att intäkterna ökar under

månader med hög trafik från maj till oktober. Eftersom en stor andel av ett flygbolags kostnader är fasta påverkas resultatet med svängningarna i intäktsnivåerna.

Eftersom trafiken är lägre under perioden november–april är första och andra kvartalet under SAS räkenskapsår säsongsmässigt de svagaste kvartalen resultatmässigt. Kassaflödet från den löpande verksamheten är däremot normalt säsongsmässigt svagt under första och tredje kvartalet.

FINANSIELLA MÅL

SAS övergripande finansiella mål är att skapa värden för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med sitt kunderbjudande, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa en grund för långsiktigt hållbar lönsamhet. Vi verkar i en kapitalintensiv industri som kräver att kapitalstrukturen optimeras. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga 12 % över en konjunkturcykel.
- Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR: ska vara lägre än 3 gånger (3x).
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

Målet för avkastning på investerat kapital motsvarar kapitalmarknadens och SAS interna bedömning av SAS genomsnittliga kapitalkostnad (WACC). Denna är också kopplad till SAS utdelningspolicy för stamaktieägarna som anger att utdelning kan ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden.

Skuldsättningsmättet – Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leasade flygplan. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre gånger (3x) är i

linje med SAS ambition om en förbättrad finansiell ställning, högre kreditrating och därmed sänkta finansieringskostnader.

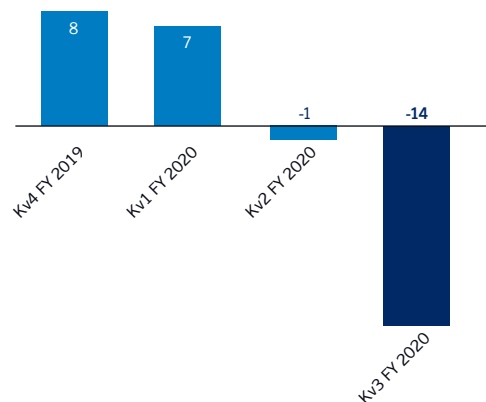
Målet för den finansiella beredskapen är 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Detta täcker normalt SAS trafikavräkningsskuld och motsvarar även myndighetskrav kring tillgänglig likviditet.

Som en del av den reviderade affärsplanen har SAS sett över sina tre finansiella mål. Målen är satta för att leverera i enlighet med SAS långsiktiga mål att skapa värde för sina aktieägare och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln. SAS står fast vid målen som kommer att justeras för att avspegla IFRS 16. De reviderade finansiella målen kommer att implementeras från slutet av innevarande räkenskapsår:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC) efter skatt ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC)

AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

SAS målsättning är en avkastning på investerat kapital (ROIC) på minst 12 % över en konjunkturcykel.



- Finansiell nettoskuld/EBITDAR ska vara lägre än 3 och en halv gånger (3,5x).
- Finansiell beredskap ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

HÅLLBARHETSMÅL

Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen, med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning.

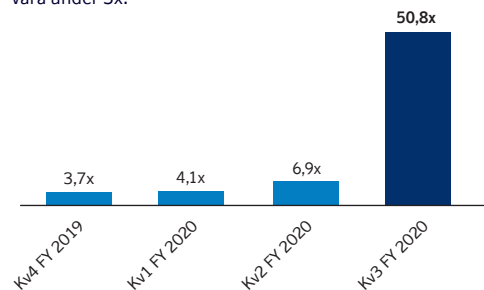
Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete.

Våra mål till 2025 (reviderat från tidigare 2030)

- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 motsvarande samtliga koldioxidutsläpp vid SAS flygningar inom Skandinavien under 2019.
- Ökad användning av hållbara flygbränslen med upp till 10 %

JUSTERAD FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDAR

SAS målsättning är att den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR ska vara under 3x.



HÄNDELSER UNDER KVARTALET

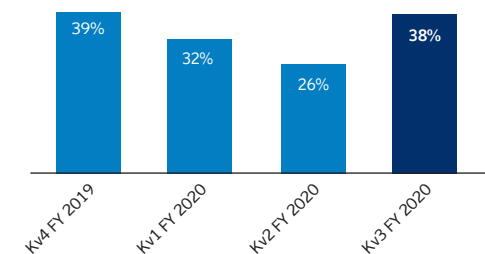
- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK.
- SAS presenterar en reviderad affärsplan, inklusive åtgärder för att hantera effekterna av covid-19-pandemin samt reviderade hållbarhetsmål.
- SAS presenterar en rekapitaliseringsplan för att åtgärda den likviditetsbrist och det negativa egna kapital som orsakats av covid-19-utbrottet
- Magnus Örnberg utnämnd till ny Koncerndirektör och Chief Financial Officer, tillträder tjänsten den 1 september

HÄNDELSER EFTER 31 JULI 2020

- SAS presenterar en reviderad rekapitaliseringsplan som stöds av aktieägare som representerar 35,6% av aktierna samt Fordringshavarkommittén. Planen har också godkänts av EU-kommissionen

FINANSIELL BEREDSKAP, %

SAS målsättning är att den finansiella beredskapen ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna.



RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SAS arbetar strategiskt med att utveckla och förbättra sin riskhantering. Riskhanteringen omfattar identifiering av nya risker samt kända risker såsom covid-19, förändringar av flygbränslepris och valutakurser. SAS bevakar de övergripande riskerna centralt, men delar av riskhanteringen hanteras i verksamheten och inkluderar identifiering, handlingsplaner och policys. För utförligare information om SAS riskhantering hänvisas till den senast publicerade årsredovisningen.

COVID-19

Den nuvarande covid-19-situationen har i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. De främsta områdena där uppskattningar av osäkerheten har ökat till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen omfattar prognoser avseende uppskattningar av framtida efterfrågan. Såsom det också beskrivs i Årsredovisningen 2018/19, sidorna 89–90, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Uppskattade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden hänförliga till flygplan under operationella leasingavtal

samt Rättstvister. Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och frågor avseende antagande om fortsatt drift på sidan 17. SAS följer noga och regelbundet utvecklingen av risker och osäkerhetsfaktorer.

SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

På grund av inställda flygningar och den förväntade minskningen av verksamheten till följd av påverkan från covid-19 är SAS prognostiserade finansiella exponering mer osäker än under normala omständigheter. Ytterligare förändringar i antaganden gällande framtida konsumtion och kapacitet skulle kunna få en betydande påverkan på säkringsnivåerna.

De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivat-instrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt ta del av fördelaktiga förändringar i valutakurser och bränslepriser.

Polycyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. Polycyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader.

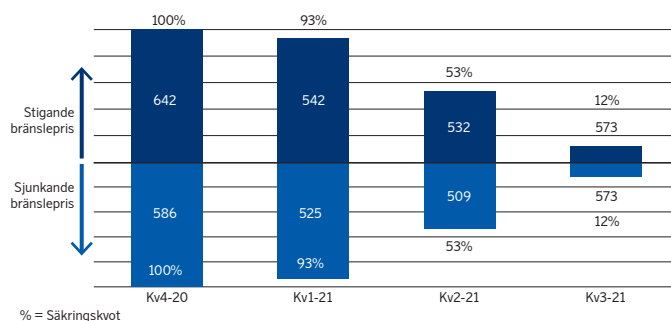
För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 54 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 574 USD/ton. Om bränslepriset sjunker under 536 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 54 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 545 USD/ton.

Diagrammet till vänster illustrerar SAS säkringar för de kommande kvartalen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs genom en blandning av så kallade swaps och optioner.

Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2019/2020, förutsatt olika bränslepriser, dollarkurser och flygbränslesäkring utfalla enligt tabellen i mitten. För utländska valutor är policyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 43 % av det förväntade USD-underskottet för de kommande 12 månaderna. SAS har säkrat dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner.

SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 78 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av

SÄKRING AV FLYGBRÄNSLE, USD/TON



KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2019–OKT 2020, MDR SEK¹

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0
400 USD/ton	5,5	5,6	5,6	5,7	5,7
500 USD/ton	5,5	5,6	5,6	5,7	5,7
600 USD/ton	5,6	5,6	5,6	5,7	5,7
700 USD/ton	5,6	5,7	5,7	5,7	5,8

¹ Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid kvartalets utgång.

Flygbränslekostnaden i resultaträkningen inkluderar inte effekten från valutasäkringen av USD. Dessa effekter redovisas under "Övriga rörelsekostnader", eftersom valutasäkring inte specifikt är kopplad till flygbränsleinköp utan genomförs separat.

NOK mot SEK med 1 % en negativ resultateffekt på 22 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultateffekt på 73 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderätts-tillgång) och en finansiell leasingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK är betydande. Under leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Påverkan från omräkningen av skulder i USD till SEK kommer att skapa en högre volatilitet i resultaträkningen. För att minska risken för att få en volatil resultaträkning tillämpar SAS säkringsredovisning.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med de externa leasingskulderna denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leasingskulden denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. I de fall där det inte är möjligt att använda säkringsredovisning kommer omvärderingen av leasingskulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leasingskulder om cirka 1 600 MUSD och USD-kursen per 31 juli skulle en försvagning av USD

mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 75 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 65 MSEK.

LEGALA FRÅGESTÄLLNINGAR

I EU-kommissionens beslut i november 2010 fälldes SAS tillsammans med ett stort antal andra flygbolag för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999–2006 och dömdes att betala böter om 70,2 MEUR. SAS överklagade beslutet i januari 2011 och i december 2015 upphävde EU-domstolen EU-kommissionens beslut inklusive böterna om 70,2 MEUR. EU-domstolens dom vann laga kraft och bötesbeloppet om 70,2 MEUR återbetalades till SAS i början av mars 2016. EU-kommissionen fattade i mars 2017 ett nytt beslut i samma fråga och dömde återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999–2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är detsamma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntligt förhör hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2020.

Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila skadeståndsprocesser initierade av fraktkunder i bland annat Nederländerna och Norge. SAS bestrider ansvar i samtliga rättsprocesser. En ogynnsam utgång i dessa tvister skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på SAS. Ytterligare stämningar från fraktkunder kan inte uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

Ett stort antal före detta kabinanställda i SAS i Danmark driver en grupp talan mot SAS vid en dansk domstol

med krav om ytterligare inbetalningar från SAS till Fonden for Pensionsforbedring for Cabin Crew (CAU-fonden) under åberopande att CAU-fonden är en förmånsbestämd tillskottsordning. Köpenhamns Byret avslog i en dom i december 2016 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden. De kabinanställda överklagade domen i januari 2017 och domstolsbehandling kommer att äga rum i november 2020.

Efter pilotstrejken i SAS i april–maj 2019 vände sig drabbade passagerare till SAS för att erhålla standardiserad kompensation enligt EU-förordningen 261/2004. SAS bestred ansvar med hänvisning till att strejken var en extraordinär omständighet. I augusti 2019 avgjorde Allmänna reklamationsnämnden till förmån för SAS. Samma bedömning gjorde Transportklagenemnda i Norge i oktober 2019. Trots detta har ett antal passagerare och fordringsföretag stämt SAS vid nationella domstolar i flera EU-länder. I augusti 2019 initierade ett fordringsföretag som representerar ett stort antal berörda passagerare domstolsförfaranden mot SAS i Danmark och Sverige med anmodan om att domstolarna begär in ett preliminärt utlåtande från EU-domstolen om huruvida strejken var en extraordinär omständighet. I januari 2020 beslutade domstolen i Sverige att hänskjuta frågan till EU-domstolen. EU-domstolen har i juni 2020 vilandeförklarat ärendet till dess dom i ett liknande ärende mot ett annat flygbolag avkunnats. Förfarandet i EU-domstolen kan ta flera år och om EU-domstolens preliminära utlåtande går emot SAS kan SAS bli skyldigt att betala ersättning till passagerare som drabbats av strejken.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv3		Kv1-Kv3	
		Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Intäkter	2	2 507	13 401	17 478	32 677
Personalkostnader		-1 664	-2 504	-6 234	-7 325
Bränslekostnader		-331	-2 750	-4 855	-6 892
Lufftavsavgifter		-162	-1 138	-1 602	-3 015
Övriga externa kostnader	3	-631	-4 996	-6 376	-14 145
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-2 448	-548	-5 225	-1 422
Resultat från andelar i intresseföretag		1	1	4	-11
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		-1	104	-1	112
Rörelseresultat (EBIT)		-2 729	1 570	-6 811	-21
Finansnetto	5	658	-80	-69	-281
Resultat före skatt (EBT)		-2 071	1 490	-6 880	-302
Skatt		-294	-328	184	62
Periodens resultat		-2 365	1 162	-6 696	-240
Övrigt totalresultat					
<i>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-51	-9	-171	24
Kassafördessäkringar, netto efter skatt		1 061	-335	-253	-947
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		47	-1 111	438	-1 920
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		1 057	-1 455	14	-2 843
Summa totalresultat för perioden		-1 308	-293	-6 682	-3 083
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>					
Innehavare av aktier i moderföretaget		-2 365	1 162	-6 696	-240
Resultat per stamaktie (SEK) ¹		-6,18	3,04	-17,66	-0,65
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) ¹		-6,18	3,04	-17,66	-0,65

¹ Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget efter avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier under perioden november till juli.

RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv3		Kv1-Kv3	
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Nedskrivningar ¹	1 040	93	1 040	93
Omstruktureringskostnader ²	246	16	263	29
Realisationsresultat ³	1	-104	1	-112
Övriga jämförelsestörande poster ⁴	0	0	0	-148
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-784	1 495	-5 576	-440

¹ Nedskrivningar i perioden november till juli avser flygplan -1 040 (-93) MSEK.

² Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader -263 (-29) MSEK under perioden november till juli.

³ Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om -1 (112) MSEK under perioden november till juli.

⁴ Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK under perioden november till juli.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar	1 310	1 416	1 430
Materiella anläggningstillgångar	18 715	15 569	14 701
Nyttjanderättstillgångar	17 877	-	-
Finansiella tillgångar	5 726	4 546	5 231
Uppskjutna skattefordringar	758	750	0
Summa anläggningstillgångar	44 386	22 281	21 362
Omsättningstillgångar			
Varulager och förråd	520	346	355
Kortfristiga fordringar	1 283	2 622	2 943
Likvida medel ¹	6 244	8 763	7 348
Summa omsättningstillgångar	8 047	11 731	10 646
SUMMA TILLGÅNGAR	52 433	34 012	32 008
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	-1 371	5 372	3 072
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	14 542	9 450	9 287
Räntebärande leasingskulder	13 379	-	-
Övriga skulder	3 369	4 076	3 976
Summa långfristiga skulder	31 290	13 526	13 263
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	6 651	1 833	1 533
Räntebärande leasingskulder	3 201	-	-
Övriga skulder	12 662	13 281	14 140
Summa kortfristiga skulder	22 514	15 114	15 673
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	52 433	34 012	32 008
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-7,50	10,12	8,03
Räntebärande tillgångar	11 614	12 960	11 406
Räntebärande skulder	37 773	11 283	10 821
Rörelsekapital	-13 140	-13 313	-13 666

¹ Per 31 juli 2020, inklusive fordran övriga finansiella institut O (313) MSEK.

² Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier.

SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 JULI 2020

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	5 726	2 395
Kortfristiga fordringar	1 283	217
Likvida medel	6 244	6 244
Långfristiga skulder	31 290	27 921
Kortfristiga skulder	22 514	9 852
Finansiell nettoskuld		28 917

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till www.sasgroup.net där varje delårsrapport finns publicerad.

KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital ¹	Övrigt tillskjutet kapital ²	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligation	Fritt eget kapital ³	Summa eget kapital
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 032	7 268
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15						-27	-27
Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 059	7 241
Inlösen av preferensaktier	-42					-1 044	-1 086
Eget kapitalandel av konvertibelt lån		-157				157	0
Resultat						-240	-240
Övrigt totalresultat			-947	24		-1 920	-2 843
Utgående balans 31 juli 2019	7 690	170	345	-27	-	-5 106	3 072
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						861	861
Övrigt totalresultat			-162	-44		168	-38
Utgående balans 31 oktober 2019	7 690	170	183	-71	1 500	-4 100	5 372
Ränta hybridobligation						-61	-61
Resultat						-6 696	-6 696
Övrigt totalresultat			-253	-171		438	14
Utgående balans, 31 juli 2020	7 690	170	-70	-242	1 500	-10 419	-1 371

¹ Antal aktier i SAS AB: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

² Beloppet består av överkursfonder samt eget kapitalandel av konvertibelt lån.

³ Utdelning på stamaktier har ej lämnats för 2017/2018 och 2018/2019.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv3	Kv3	Kv1–Kv3	Kv1–Kv3
	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Avskrivningar och nedskrivningar	2 448	548	5 225	1 422
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	1	-104	1	-112
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-1 261	-89	-193	-350
Betald skatt	0	0	-17	-53
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	-883	1 845	-1 864	605
Förändring av rörelsekapital	-78	-1 388	-299	1 514
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	457	-2 163	2 119
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 439	-1 979	-7 310	-4 735
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-4	0	-4	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	0	394	0	394
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	388	1 268	342	1 285
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 055	-317	-6 972	-3 072
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 016	140	-9 135	-953
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Upptagande av lån	5 232	475	11 181	1 821
Återbetalning av lån	-465	-190	-918	-2 131
Amorteringar av leasingkulder	-725	0	-2 226	0
Ränta på hybridobligation	0	0	-63	0
Utdelning på preferensaktier	0	0	0	-26
Inlösen av preferensaktier	0	0	0	-1 112
Övrigt i finansieringsverksamheten	-3	11	-1 355	-8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 039	296	6 619	-1 456
Periodens kassaflöde	2 023	436	-2 516	-2 409
Omräkningsdifferens i likvida medel	0	0	-3	1
Likvida medel vid periodens början	4 221	6 912	8 763	9 756
Likvida medel vid periodens slut	6 244	7 348	6 244	7 348
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)	-2,51	1,19	-5,65	5,54

MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal stamaktieägare i SAS AB uppgick till 106 993 per 31 juli 2020. Medelantal anställda uppgick till 2 (4). Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 776 MSEK av aktier i dotterbolag.

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv3	
	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
Intäkter	34	41
Personalkostnader	-22	-28
Övriga rörelsekostnader	-23	-25
Rörelseresultat (EBIT)	-11	-12
Finansnetto	-792	-42
Resultat före skatt (EBT)	-803	-54
Skatt	-6	11
Periodens resultat	-809	-43

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul	31 okt	31 jul
	2020	2019	2019
Finansiella tillgångar	14 648	14 703	14 687
Övriga omsättningstillgångar	1 365	137	75
Likvida medel	2	1	1
Summa tillgångar	16 015	14 841	14 763
Eget kapital	9 794	10 664	9 200
Långfristiga skulder	2 183	2 258	2 251
Kortfristiga skulder	4 038	1 919	3 312
Summa eget kapital och skulder	16 015	14 841	14 763

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital ¹	Reserv- fond	Hybrid- obligation	Balanserade vinstmedel	Totalt
					eget kapital
Ingående balans 31 oktober 2019	7 690	447	1 500	1 027	10 664
Ränta hybridobligation				-61	-61
Periodens resultat				-809	-809
Eget kapital, 31 juli 2020	7 690	447	1 500	157	9 794

¹ Antal aktier: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH FINANSIELLA RAPPORTER

Delårsrapporten för SAS koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering och årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderföretaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2. Upplýsingar i enlighet med IAS 34.16A presenteras både i de finansiella rapporterna och i övriga delar av denna delårsrapport.

PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet. Under tredje kvartalet 2020 minskade kapaciteten (ASK) med 87,0 % och trafiken (RPK) minskade med 91,6 % jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har sänkt SAS intäkter betydligt. För tredje kvartalet 2020 minskade de totala intäkterna med 81,3 % jämfört med motsvarande period föregående år.

- Den 3 mars 2020 drog SAS tillbaka sin vägledning för 2020 till följd av den osäkra situationen. Efter de utökade resestriktionerna har SAS vidtagit ett antal åtgärder för att minska kostnaderna och upprätthålla likviditeten.
- Den 3 mars 2020 meddelade SAS att bolaget, för att dämpa påverkan på intäkterna från den minskade efterfrågan, avser att genomföra ett antal kostnadsbesparingsinitiativ. På kort sikt skulle en minskad kapacitet sänka de flygrelaterade kostnaderna, så som kostnader för flygbränsle, flygplatser och andra avgifter. SAS meddelade även andra åtgärder, som nedskärningar i administrations- och personalkostnader, införandet av anställningsstopp, uppskjutande av icke-kritiska projekt, marknadsförings- och reklamkampanjer. I meddelandet nämnde SAS också att åtgärder hänförliga till personalkostnader kan omfatta visstidspermitteringar, frivilla avgångar, förtidspension eller andra initiativ.
- Den 15 mars 2020 meddelade bolaget att man tillfälligt ställer in större delen av trafiken från och med den 16 mars till dess att det återigen finns förutsättningar för att bedriva kommersiell flygtrafik. Vidare meddelade bolaget att man skulle införa visstidspermitteringar av upp till 10 000 medarbetare, motsvarande 90 % av den totala arbetsstyrkan.
- Den 28 april 2020 meddelade bolaget att man skulle inleda processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster.
- Den 5 maj 2020 meddelade bolaget att det hade undertecknat ett treårigt avtal om en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten.
- Den 30 juni 2020 presenterade bolaget en reviderad affärsplan, vilken omfattar en lång rad åtgärder för att hantera effekterna av pandemin. Den reviderade affärsplanen utgår från att bolagets storlek ska justeras och att dess kostnadsstruktur ska återspegla ett nytt läge med lägre förväntad efterfrågan och omfattar cirka 4 miljarder SEK i effektiviseringar inom alla delar av koncernen fram till 2022. Samma datum presenterade bolaget en rekaptaliseringsplan för att fortsätta som en nyckelleverantör av skandinavisk flyginfrastruktur.
- Den 10 juli 2020 ställde bolaget in fordringshavarmötena eftersom de nödvändiga konverteringarna i enlighet med rekaptaliseringsplanen inte förväntas bli godkända.
- Den 7 augusti 2020 nådde bolaget en principöverenskommelse med vissa större innehavare av hybridobligationer och obligationer.
- Den 14 augusti 2020 offentliggjorde bolaget en reviderad rekaptaliseringsplan med stöd från huvudaktieägarna (danska och svenska staten) samt Fordringshavarkommittén som representerar 53,25 % av de existerande hybridobligationerna och innehavarna av 41,51 % av obligationerna.
- Den 17 augusti 2020 godkändes den reviderade rekaptaliseringsplanen av EU-kommissionen.

Trots de åtgärder som SAS har vidtagit kommer det finansiella resultatet för den kommande perioden att fortsätta att påverkas betydligt av intäktsbortfall, lägre biljettförsäljning och betydande negativa kassaflöden i en omfattning och under en tidsrymd som för närvarande är osäkra. Av den anledningen har bolaget under en längre period utvecklat en rekaptaliseringsplan. Under den här perioden har man haft ett flertal kontakter med den danska och svenska staten, Knut och Alice Wallenbergs stiftelse (KAW) samt deras respektive rådgivare, innehavare av hybridobligationer och övriga obligationer liksom med EU-kommissionen. Målet med rekaptaliseringsplanen är att motverka effekterna av covid-19 samt åtgärda den likviditetsbrist och de negativa konsekvenserna på det egna kapitalet som orsakats av pandemin. Den reviderade rekaptaliseringsplanen presenterades den 14 augusti och kan sammanfattas enligt följande:

- En riktad emission av nya stamaktier till ett belopp av cirka 2 006 MSEK till en teckningskurs om 1,16 SEK till huvudaktieägarna.

- En företrädesemission av nya stamaktier tillgänglig för berättigade aktieägare om cirka 3 994 MSEK till en teckningskurs om 1,16 SEK som förväntas täckas av tecknings- respektive garantiåtaganden motsvarande 81,5 % av företrädesemissionens totala belopp, där cirka 2 994 MSEK förväntas täckas av tecknings- respektive garantiåtaganden pro rata från huvudaktieägarna (med lika fördelning) och där cirka 259 MSEK täcks av ett teckningsåtaganden från KAW för dess pro rata-andel.
- Riktade emissioner av nya hybridobligationer till huvudaktieägarna, om sammanlagt 6 000 MSEK i form av två separata instrument.
- Konvertering av de existerande hybridobligationerna till 90 % av nominellt belopp till stamaktier och till en teckningskurs om 1,16 SEK per aktie.
- Konvertering av obligationerna till 100 % av nominellt belopp till nya kommersiella hybridobligationer med en räntestegring under kommande år, eller stamaktier till en teckningskurs om 1,16 SEK per aktie (om obligationsinnehavaren så önskar och upp till det högsta antal stamaktier som kan tilldelas i obligationsinnehavarebudandet).

Den reviderade rekaptaliseringsplanen är alltså villkorad av nödvändiga bolagsstämmobeslut vid en extra bolagsstämma som avses hållas omkring den 22 september 2020 (den "Extra bolagsstämman"). Huvudaktieägarnas deltagande är villkorat av konverteringen av de existerande hybridobligationerna och obligationer i enlighet med ovan. KAW:s deltagande är villkorat av huvudaktieägarnas deltagande.

Inom ramen för de omständigheter som beskrivs ovan, har de finansiella rapporterna upprättats enligt antagandet om fortsatt drift. Detta är emellertid beroende av ett framgångsrikt resultat av den reviderade rekaptaliseringsplanen för att säkra erforderlig finansiering.

STANDARER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR KV1–KV3 2019/2020

Redovisningsprinciperna följer de som beskrivs i årsredovisningen för 2018/2019. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal samt IC:s agendabeslut om kompensering för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IFRS 16 tillämpas enligt den modifierade retroaktiva metoden, vilket innebär att den ingående balansen per 1 november 2019 justeras för att spegla effekten av IFRS 16, men tidigare perioder har inte räknats om. IC:s agendabeslut tillämpas från den 1 november 2019, med omräkning av jämförelseåret. Mer information om antagandet av IFRS 16 och IC:s agendabeslut återfinns i denna not.

STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS koncernen har under kvartalet fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan från den danska, norska och svenska staten till följd av covid-19. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt 675 MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten avseende ersättning för fasta kostnader och 390 MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader. Utöver det har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 505 MSEK.

IFRS 16 – LEASINGAVTAL

Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. IFRS 16 har en stor påverkan på SAS koncernens räkenskaper, se mer detaljer nedan.

SAS tillämpar IASBs ändring i IFRS 16 när det gäller temporära hyreslättnader som förenklar hur en leasetagare redovisar dessa som är en direkt följd av Covid-19. Vid tillämpning av detta praktiska undantag, hanteras inte förändringar i hyresbetalningar som upphör 30 juni 2021 eller tidigare som en modifiering. Undantaget har inte haft någon effekt på SAS resultat under perioden.

Påverkan på koncernens balansräkning

SAS tillämpar den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal enligt den modifierade retroaktiva metoden. Leasingskulden redovisas som ett belopp motsvarande nuvärdet av framtida leasingbetalningar för de leasade tillgångarna. Som en följd av SAS övergångsmetod värderades alla nyttjanderätter till ett belopp som motsvarar leasingskulden per övergångsdatumet. Justeringar av nyttjanderätten har gjorts för förutbetalda leasingkostnader som redovisades den 31 oktober 2019 och den initiala beräkningen av återställandekostnader för de leasade tillgångarna. Det initiala antagandet av IFRS 16 fick ingen effekt på eget kapital. Av tabellen nedan framgår övergångseffekten den 1 november 2019 på koncernens balansräkning.

KONCERNENS BALANSRÄKNING, 1 NOV 2019 - ÖVERGÅNGSEFFEKT IFRS 16

	Rapporterat	Justeringar	Justerad balans
MSEK	31 okt 2019		1 nov 2019
Nyttjanderättstillgångar	0	16 718	16 718
Förutbetalda kostnader	446	-38	408
Eget kapital	5 372	0	5 372
Avsättningar	1 966	177	2 143
Långfristiga räntebärande leasingskulder	0	13 623	13 623
Kortfristiga räntebärande leasingskulder	0	2 880	2 880

De huvudsakliga tillgångar som leasas av SAS är flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning. Per övergångsdatumet avser 13,4 miljarder SEK av nyttjanderättstillgångar flygplan inklusive motorer, 2,8 miljarder SEK fastigheter och 0,5 miljarder SEK ground handling-utrustning.

En betydande påverkan från tillämpningen av IFRS 16 är att SAS exponeras för valutakursfluktuationer. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingskulder avseende flygplan är denominerade i USD, medan fastigheter och ground handling-utrustning främst är denominerade i SEK, NOK och DKK. Då flygplan utgör omkring 80 % av leasingskulderna per övergångsdatumet är valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK betydande. SAS har justerat sin policy för säkring av utländska valutor från och med den 1 november 2019 för att bättre hantera denna risk.

Påverkan på koncernens resultaträkning

SAS resultaträkning påverkas i hög grad av IFRS 16. Leasingkostnaderna som tidigare redovisades i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgångar och en räntekostnad för leasingskulden. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingskulderna är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingskulderna amorteras. När IAS 17 tillämpades under tidigare år resultatfördes operationella leasingavtal för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning i huvudsak linjärt över leasingperioden och redovisades i rörelseresultatet som leasingkostnader för flygplan och övriga rörelsekostnader. Med tanke på denna förändring i kostnadsmonstret där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 (exklusive valutaomvärdering) en negativ påverkan på SAS resultat under de första nio månaderna 2019/2020. Men till följd av effekten av valutaomvärdering är påverkan på resultat före skatt (EBT) +884 MSEK under tredje kvartalet (Kv2 -180 MSEK) och den positiva påverkan på rörelseresultat (EBIT) under de första nio månaderna är 574 MSEK (Kv2 -310 MSEK). Över leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på koncernens resultaträkning för tredje kvartalet och för första till tredje kvartalet.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV3 - PÅVERKAN FRÅN IFRS 16

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
MSEK	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
Intäkter	2 507		2 507
Personalkostnader	-1 664		-1 664
Bränslekostnader	-331		-331
Luftfartsavgifter	-162		-162
Övriga externa kostnader	-631	-986	-1 617
Avskrivningar och nedskrivningar	-2 448	928	-1 520
Resultat från andelar i intresseföretag	1		1
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	-1		-1
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	-58	-2 787
Finansnetto	658	-826	-168
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	-884	-2 955

* Koncernens resultaträkning om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV1-KV3 - PÅVERKAN FRÅN IFRS 16

	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3*
MSEK	Nov-jul 2019-2020		Nov-jul 2019-2020
Intäkter	17 478		17 478
Personalkostnader	-6 234		-6 234
Bränslekostnader	-4 855		-4 855
Luftfartsavgifter	-1 602		-1 602
Övriga externa kostnader	-6 376	-2 919	-9 295
Avskrivningar och nedskrivningar	-5 225	2 710	-2 515
Resultat från andelar i intresseföretag	4		4
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	-1		-1
Rörelseresultat (EBIT)	-6 811	-209	-7 020
Finansnetto	-69	-365	-434
Resultat före skatt (EBT)	-6 880	-574	-7 454

* Koncernens resultaträkning om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

Påverkan på koncernens kassaflödesanalys

Klassificeringen i SAS kassaflödesanalys har ändrats med införandet av IFRS 16. Tidigare redovisades alla leasingbetalningar under den löpande verksamheten. I och med antagandet av IFRS 16 redovisas amortering av leasingskulder i finansieringsverksamheten. Betalningar för räntor på leasingskulderna redovisas i den löpande verksamheten. Kassaflödet från den löpande verksamheten påverkas därmed positivt av IFRS 16, med motsvarande minskning av kassaflödet från finansieringsverksamheten. Eftersom IFRS 16 inte har någon påverkan på betalningarna mellan SAS och leasegivarna blir nettoeffekten på kassaflödet noll.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
MSEK			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	-725	-1 686
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 055		-1 055
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 039	725	4 764
Periodens kassaflöde	2 023		2 023

* Koncernens kassaflödesanalys om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV1-KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3*
	Nov-jul 2019-2020		Nov-jul 2019-2020
MSEK			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-2 163	-2 226	-4 389
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6 972		-6 972
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	6 619	2 226	8 845
Periodens kassaflöde	-2 516		-2 516

* Koncernens kassaflödesanalys om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

Påverkan på nyckeltal

Eftersom IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning har SAS gått igenom nyckeltalen för att se till att de är fortsatt relevanta. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. Då koncernen använder rullande 12 månader vid beräkningen av många nyckeltal, och en resultaträkning för rullande 12 månader eller balansräkning för jämförelseåret enligt IFRS 16 inte kommer att föreligga förrän 2020/2021, kommer beräkningen av många nyckeltal under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna exklusive IFRS 16. De nyckeltal som beräknas baserade på utgående balans, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att baseras på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på nyckeltal som har beräknats på utgående balans.

Se sidan 25 för operationella nyckeltal och sidan 27 för nyckeltal och alternativa nyckeltal.

NYCKELTAL, KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
MSEK			
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-1,62	-0,03	-1,65
Eget kapital per stamaktie (SEK)	-7,50	-2,61	-10,11
Soliditet	-3 %	-4	-7 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	28 917	-16 580	12 337
Skuldsättningsgrad	-21,09	+15,88	-5,21

* Nyckeltal om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

FÖRÄNDRING AV PRESENTATION - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

I samband med införandet IFRS 16 har koncernen gjort några förändringar för att förbättra presentationen av koncernens resultaträkning. Tidigare redovisades Leasingkostnader flygplan som en separat rad i resultaträkningen. Efter införandet av IFRS 16 är denna kostnad inte längre väsentlig för koncernen och redovisas därför från den 1 november 2019 som övriga externa kostnader och specificeras i not 3 i denna rapport. Bränslekostnader och Luftfartsavgifter redovisades tidigare som Övriga externa kostnader, men från den 1 november 2019 redovisas dessa kostnader på separata rader i resultaträkningen. Eftersom dessa kostnader fortsättningsvis redovisas i rörelseresultatet (EBIT) har den ändrade presentationen inte någon effekt på rörelseresultatet (EBIT). De redovisade beloppen för de tre första kvartalen i jämförelseåret, 2018/2019, har omklassificerats. Se mer detaljer i tabellen nedan.

KOMPENSATION FÖR FÖRSENINGAR OCH INSTÄLLDA FLYGNINGAR

IFRS interpretation committee (IFRS IC eller IC) publicerade ett agendabeslut i september 2019 om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IC fastslår i sitt beslut att kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar utgör en rörlig ersättning i avtalet. Därför bör ersättningen redovisas som en justering av intäkter. SAS har tidigare redovisat kompensation till kunder under övriga externa kostnader. I enlighet med IC:s beslut har SAS omklassificerat kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar från övriga externa kostnader till intäkter. Det belopp som har omklassificerats för jämförelseåret som slutar den 31 oktober 2019 är 624 MSEK. Beloppet som omklassificerades för de första tre kvartalen 2018/2019 var 596 MSEK. Se mer detaljer i tabellen nedan.

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV3 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3
	Maj-jul 2019		Maj-jul 2019
MSEK			
Intäkter	13 552	-151	13 401
Leasingkostnader flygplan	-985	985	-
Övriga externa kostnader	-8 050	3 054	-4 996
Bränslekostnader	-	-2 750	-2 750
Luftfartsavgifter	-	-1 138	-1 138

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv3, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 151 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (2 750 MSEK), Luftfartsavgifter (1 138 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-985 MSEK).

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV1-KV3 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3
	Nov-jul 2018-2019		Nov-jul 2018-2019
MSEK			
Intäkter	33 273	-596	32 677
Leasingkostnader flygplan	-2 618	2 618	-
Övriga externa kostnader	-22 030	7 885	-14 145
Bränslekostnader	-	-6 892	-6 892
Luftfartsavgifter	-	-3 015	-3 015

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv1-Kv3, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 596 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (6 892 MSEK), Luftfartsavgifter (3 015 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-2 618 MSEK).

NOT 2 INTÄKTER

SAS redovisar passagerarintäkter och charterintäkter när transporten har utförts, fraktintäkter när transporten är genomförd och övriga intäkter när varorna har levererats eller tjänsten har utförts. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Passagerarintäkter	1 353	10 337	12 130	25 179
Charterintäkter	30	854	476	1 357
Fraktintäkter	188	341	714	1 144
Övriga trafikintäkter	228	815	1 452	2 123
Summa trafikintäkter	1 799	12 347	14 772	29 803
Övriga rörelseintäkter	708	1 054	2 706	2 874
Summa intäkter	2 507	13 401	17 478	32 677

TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Passagerarintäkter	4 238	5 795	1 382	2 496	3 985	10 316	2 525	6 572	12 130	25 179
Charterintäkter	0	0	0	0	476	1 357	0	0	476	1 357
Fraktintäkter	3	5	2	5	23	56	686	1 078	714	1 144
Övriga trafikintäkter	507	489	166	210	477	870	302	554	1 452	2 123
Summa trafikintäkter	4 748	6 289	1 550	2 711	4 961	12 599	3 513	8 204	14 772	29 803

ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Övriga rörelseintäkter	284	433	1 198	778	498	470	489	736	237	457	2 706	2 874

NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Försäljnings- och distributionskostnader	-101	-668	-1 189	-1 998
Leasingkostnader flygplan	0	-985	-80	-2 618
Cateringkostnader	-47	-348	-485	-903
Hanteringskostnader	-126	-714	-1 193	-2 080
Tekniskt flygplansunderhåll	-275	-744	-1 425	-2 105
Data- och telekommunikationskostnader	-202	-405	-934	-1 180
Wet lease-kostnader	-81	-389	-765	-1 087
Övrigt	201	-743	-305	-2 174
Summa	-631	-4 996	-6 376	-14 145

NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Immateriella tillgångar	-36	-37	-109	-111
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-444	-418	-1 366	-1 218
Materiella anläggningstillgångar, nedskrivningar	-1 040	-93	-1 040	-93
Nyttjanderättstillgångar	-928	-	-2 710	-
Summa	-2 448	-548	-5 225	-1 422

NOT 5 FINANSNETTO

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Finansiella intäkter	8	43	64	131
Räntekostnader	-170	-110	-447	-368
Övriga finansiella kostnader	-18	-12	-46	-39
Valutakursdifferenser	12	-1	-5	-5
Räntekostnader, IFRS 16	-178	-	-525	-
Valutakursdifferenser, IFRS 16	1 004	-	890	-
Summa	658	-80	-69	-281

NOT 6 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**VERKLIGT VÄRDE OCH BOKFÖRT VÄRDE PÅ FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**

	31 jul 2020		31 okt 2019	
	Bokfört värde	Verkligt värde	Bokfört värde	Verkligt värde
MSEK				
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	256	256	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	13	13	23	23
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	9 809	9 809	12 648	12 648
Summa	10 078	10 078	12 896	12 896
Finansiella skulder				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	1 656	1 656	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	38	38	17	17
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	22 432	21 581	12 075	11 540
Summa	24 126	23 275	12 983	12 448

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Koncernens finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

Nivå 1: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. Denna grupp inkluderar i huvudsak statsskuldväxlar och standardiserade derivatinstrument där det noterade priset används vid värderingen.

Nivå 2: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baserats på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (d.v.s. som prisnoteringar) eller indirekt (d.v.s. härledda från prisnoteringar).

Nivå 3: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data. SAS har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbar data.

VERKLIGT VÄRDEHIERARKI

	31 jul 2020			31 okt 2019		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
MSEK						
Finansiella tillgångar						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	256		-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	13		-	23	23
Summa	-	269		-	248	248
Finansiella skulder						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	1 656	1 656	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	38	38	-	17	17
Summa	-	1 694	1 694	-	908	908

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att delårsrapporten ger en rättvisande översikt av moderföretagets och koncernens verksamhet, finansiell ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderföretaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 25 augusti 2020

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Dag Mejdell
Vice ordförande

Monica Caneman
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Liv Fiksdahl
Styrelseledamot

Sanna Suvanto-Harsaae
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Christa Cerè
Styrelseledamot

Rickard Gustafson
VD och koncernchef

REVISORERNAS RAPPORT AVSEENDE ÖVERSIKTLIG GRANSKNING

SAS AB
ORG. NR. 556606-8499

INLEDNING

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för SAS AB per den 31 juli 2020 och den niomånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

DEN ÖVERSIKTLIGA GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 *Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor*. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för

finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

SLUTSATS

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

VÄSENTLIGA OSÄKERHETSFAKTORER AVSEENDE ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Utan att det påverkar vårt uttalande ovan, vill vi fästa uppmärksamheten på den information som lämnas i delårsrapporten på sidan 17, som beskriver påverkan till följd av Covid-19 pandemin, vidtagna åtgärder, status för den reviderade rekapitaliseringsplanen såväl som gjorda överväganden kring fortsatt drift. Vidare framgår att fortsatt drift är beroende av ett framgångsrikt resultat för den reviderade rekapitaliseringsplanen. Vid tidpunkten för avgivandet av denna delårsrapport har inte dessa aktiviteter slutförts. Tills slutfört, tyder detta förhållande på att det finns väsentliga osäkerhetsfaktorer som kan leda till betydande tvivel om företagets förmåga att fortsätta verksamheten.

Stockholm den 25 augusti 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

TRAFIKTALSINFORMATION

REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	1 186	7 749	-84,7 %	10 429	20 369	-48,8 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	982	10 495	-90,6 %	11 746	25 611	-54,1 %
ASK, säteskilometer (milj.)	1 910	13 279	-85,6 %	18 575	35 172	-47,2 %
Kabinfaktor	51,4 %	79,0 %	-27,6'	63,2 %	72,8 %	-9,6'
Passageraryield, valutajusterad	1,38	0,95	+44,7 %	1,03	0,97	+6,0 %
Passageraryield, nominell	1,38	0,98	+39,9 %	1,03	0,98	+5,0 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,71	0,75	-5,8 %	0,65	0,71	-8,0 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,71	0,78	-9,0 %	0,65	0,72	-8,8 %
RASK, valutajusterad	0,93	0,80	+16,0 %	0,76	0,78	-2,9 %
RASK, nominell	0,93	0,83	+12,1 %	0,76	0,79	-3,7 %

¹⁾Siffror i procentenheter

TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	1 190	8 301	-85,6 %	10 676	21 222	-49,7 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	997	11 917	-91,6 %	12 500	27 965	-55,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	1 929	14 843	-87,0 %	19 442	37 761	-48,5 %
Kabinfaktor	51,7 %	80,3 %	-28,6'	64,3 %	74,1 %	-9,8'
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,80	-0,72	+147,8 %	-1,08	-0,81	+34,1 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelse-störande poster	-2,35	-0,73	+220,2 %	-1,11	-0,79	+40,1 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-1,62	-0,54	+201,4 %	-0,83	-0,62	+34,6 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelse-störande poster	-2,18	-0,55	+297,1 %	-0,86	-0,61	+41,1 %

¹⁾Siffror i procentenheter

SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Maj-jul 2020 vs. maj-jul 2019		Nov-jul 2019-2020 vs. nov-jul 2018-2019	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	-98,8 %	-94,5 %	-58,6 %	-50,6 %
Europa/Intraskand	-91,7 %	-87,8 %	-56,3 %	-50,9 %
Inrikes	-65,9 %	-57,9 %	-37,7 %	-29,7 %

PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Juli, 2020	Juli, 2019	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blockttimmar/dag	6,2	9,3	-33,6 %
Kabin, Blockttimmar/år	635	735	-13,7 %
Piloter, Blockttimmar/år	490	651	-24,7 %

Miljöeffektivitet	Juli, 2020	Juli, 2019	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	2 694	4 217	-36,1 %
Koldioxid per säteskilometer, gram	60,6	62,8	-3,5 %

FLYGPLANSFLOTTA

SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 JULI 2020

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/340/350	10,6	13	6		19	19			19	4	
Airbus A320-familjen	6,7	19	44		63	54	9		63	35	8
Boeing 737NG	14,9	25	23		48	48			48		
Bombardier CRJ	4,4			24	24			24	24		
ATR-72	7,0			8	8			8	8		
Summa	9,3	57	73	32	162	121	9	32	162	39	8

Flygplan på fast order 2020–2024 per 31 juli 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Summa
Airbus A320neo	2	3	12	17	6	40
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350		4				4
Summa	3	8	13	17	6	47



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
Avkastning på investerat kapital (ROIC), rullande 12 månader ¹	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap ¹	38 %	39 %	34 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader ¹	-250 %	14 %	8 %
Soliditet ²	-3 %	16 %	10 %
Finansiell nettoskuld, MSEK ²	28 917	328	1 137
Skuldsättningsgrad ²	-21,09	0,06	0,37
Räntetäckningsgrad ¹	-9,1	2,5	1,8

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16.

Se mer detaljer i not 1.

SAS beräknar olika alternativa nyckeltal, APM (Alternative Performance Measures, APM-mått), vilka kompletterar de mått som definieras i tillämpliga regler för finansiell rapportering. Nyckeltalen underlättar jämförelser mellan olika perioder och används för intern analys av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning och anses därmed också ge externa intressenter som investerare, analytiker, ratinginstitut och andra värdefull information. För definitioner, se avsnitt Definitioner och begrepp. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på www.sasgroup.net under Investor relations.

RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Feb–apr 2020	Feb–apr 2019	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Aug–okt 2019	Aug–okt 2018
Intäkter	9 707	9 405	5 264	9 871	2 507	13 401	13 435	12 678
EBITDAR	662	746	-1 890	174	-281	2 998	2 631	2 044
EBITDAR-marginal	6,8 %	7,9 %	-35,9 %	1,8 %	-11,2 %	22,4 %	19,6 %	16,1 %
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-3 315	-1 130	-2 729	1 570	1 187	920
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %	-63,0 %	-11,4 %	-108,9 %	11,7 %	8,8 %	7,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-3 722	-1 216	-2 071	1 490	1 096	789
Periodens resultat	-861	-469	-3 470	-933	-2 365	1 162	861	623
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724	-3 714	-1 211	-784	1 495	1 226	822
Resultat per stamaktie (SEK)	-2,33	-1,25	-9,15	-2,44	-6,18	3,04	2,19	1,56
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 060	-2 566	-5 059	1 473	-2 016	140	-309	658
Medelantal anställda (FTE)	10 364	10 292	7 988	10 260	4 937	10 639	10 587	10 334

DEFINITIONER OCH AKTIEÄGAREINFORMATION

SAS använder olika nyckeltal, inklusive alternativa nyckeltal (APM), för intern analys och extern kommunikation av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning. Syftet med dessa alternativa nyckeltal är att visa verksamhetsanpassade mått som i tillägg till övriga nyckeltal ger olika intressenter möjlighet att än bättre bedöma och värdera SAS historiska, nuvarande och framtida utveckling och ställning.

AEA – The Association of European Airlines. En sammanslutning av de största europeiska flygbolagen.

AOC (Air Operator Certificate) – Flygoperativt tillstånd.

ASK, offererade säteskilometer – Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

ATK, Offererade tonkilometer – Antalet tillgängliga kapacitetston för transport av både passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i km som kapaciteten flygs.

Avkastning på eget kapital – Periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget i relation till genomsnittligt eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytande.

Avkastning på investerat kapital (ROIC) – Rörelseresultat plus schablonmässig räntedel motsvarande 33 % av operationella leasingkostnader, netto i relation till summa genomsnittligt eget kapital, finansiell nettoskuld och netto kapitaliserade leasingkostnader (*7).

Betalda passagerarkilometer (RPK) – Se RPK.

Betalda tonkilometer (RTK) – Se RTK.

Blocktimmar – Avser tiden från det att flygplanet lämnar gate till dess att det ankommer vid gate.

Börsvärde – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

CAGR – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

CASK – Se enhetskostnad.

Code share – När ett eller flera flygbolags flygnummer anges i tidtabellen på en flygning, medan endast ett av bolagen utför själva flygningen.

EBIT – Rörelseresultat.

EBIT-marginal – Rörelseresultat (EBIT) dividerat med intäkterna.

EBITDA – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag och avskrivningar.

EBITDA-marginal – EBITDA dividerat med intäkterna.

EBITDAR – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag, avskrivningar och leasingkostnader för flygplan.

EBITDAR-marginal – EBITDAR dividerat med intäkterna.

EBT – Resultat före skatt.

EES – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Eget kapital per stamaktie – Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive preferenskapital och hybridobligationer i relation till totalt antal utestående stamaktier.

Enhetsintäkt – Se PASK.

Enhetskostnad (CASK) – Summa personalkostnader, övriga rörelsekostnader, leasingkostnader flygplan och avskrivningar justerade för valuta och jämförelsestörande poster, minskade med övriga rörelseintäkter per ASK (reguljär och charter).

Finansiell beredskap – Likvida medel, exklusive fordran övriga finansiella institut, samt outnyttjade kreditfaciliteter i relation till fasta kostnader. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personal- och övriga rörelsekostnader, exklusive kostnader för flygbränsle och luftfartsavgifter, samt leasingkostnader flygplan.

Finansiell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en

skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

Finansiell nettoskuld – Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto.

FTE – Medelantal anställda.

IATA – International Air Transport Association. En global sammanslutning med nästan 300 flygbolag.

ICAO – International Civil Aviation Organization. FN:s fackorgan för internationell civil luftfart.

Interline-intäkter – Biljettavräkning mellan flygbolag.

Intresseföretag – Företag där SAS koncernens ägarandel uppgår till minst 20 % och högst 50 %.

Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – Summa finansiell nettoskuld, genomsnitt och kapitaliserade leasingkostnader, netto, 12 månader, genomsnitt i relation till EBITDAR.

Jämförelsestörande poster – I syfte att underlätta jämförelse av SAS underliggande resultat i olika perioder identifieras jämförelsestörande poster. Dessa poster utgörs av nedskrivningar, omstrukturingskostnader, realisationsresultat och övriga jämförelsestörande poster. De uppstår till följd av specifika händelser och är poster som såväl ledning som externa bedömare beaktar vid analys av SAS. Genom att redovisa resultat exklusive jämförelsestörande poster visas det underliggande resultatet vilket underlättar jämförbarhet mellan olika perioder.

Kabinfaktor – RPK dividerat med ASK. Beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga platser.

Kapitalandelsmetoden – Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade överrespektive undervärden.

Kapitaliserade leasingkostnader (*7) – Den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing, netto multiplicerad med sju.

Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie – Kassaflöde från den löpande verksamheten i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

Koldioxid (CO₂) – En färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen. Flygindustrins koldioxidutsläpp minskas genom en övergång till mer flygbränsleeffektiva flygplan.

LCC – Low Cost Carrier. Lågkostnadsbolag.

NPV – Nuvärde. Används bland annat vid beräkning av den kapitaliserade framtida kostnaden för operationell flygplansleasing.

Nyttjanderättstillgångar (RoU) – Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. Se mer information i not 1.

Offererade säteskilometer – Se ASK.

Offererade tonkilometer – Se ATK.

Operationell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämsställs med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

PASK, enhetsintäkt – Passagerarintäkter dividerat med ASK (reguljär).

Preferenskapital – Preferenskapital, motsvarande inlösningsbeloppet för 2 101 552 preferensaktier till 105 % av teckningskursen 500 kronor, uppgick till 1 103 MSEK. Samtliga preferensaktier upplöstes i december 2018.

RASK – Totala trafikintäkter dividerat med total ASK (reguljär+charter).

Regularitet – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

Resultat per stamaktie (EPS) – Periodens resultat hänförligt till moderföretagets ägare med avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

SAS, Skandinaviens ledande flygbolag, har 30 miljoner resenärer per år, som flyger till, från och inom Skandinavien. Vi kopplar ihop våra tre knutpunkter – Köpenhamn, Oslo och Stockholm – med över 125 resmål i Europa, USA och Asien. Våra skandinaviska värderingar inspirerar oss i vårt hållbarhetsarbete och SAS strävar efter att vara världsledande inom hållbart flyg. Vi ska till år 2025 minska de totala koldioxidutsläppen med 25 procent exempelvis genom att använda mer hållbart flygbränsle och våra moderna flygplan. Förutom flygverksamheten, erbjuder SAS mark tjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster. SAS är en av grundarna av Star Alliance™ och tillsammans med partnerbolagen erbjuds nästan 19 000 dagliga flyg till mer än 1 300 destinationer runt om i världen.

SAS AB är moderföretaget i SAS och är noterat på börserna i Stockholm (primärnotering), Köpenhamn och Oslo. Huvuddelen av verksamheten och tillgångarna ligger i SAS Konsortiet med undantag för SAS Cargo och SAS Ground Handling, som är direktägda av SAS AB.

FINANSIELL KALENDER

Månatlig trafikalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på www.sasgroup.net under Investor Relations.

3 december 2020	Bokslutskommuniké (nov 2019–okt 2020)
Januari/februari 2021	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2019/2020
25 februari 2021	Delårsrapport 1 (nov 2020–jan 2021)
27 maj 2021	Delårsrapport 2 (feb 2021–apr 2021)
1 september 2021	Delårsrapport 3 (maj 2021–jul 2021)
30 november 2021	Bokslutskommuniké (nov 2020–okt 2021)
Januari/februari 2022	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2020/2021

INVESTOR RELATIONS



IR-kontakt

Michel Fischier, Vice President Investor Relations
Tel: +46 70 997 0673
E-post: investor.relations@sas.se

RPK, Betalda passagerarkilometer – Antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som de flyger.

RTK, Betalda tonkilometer – Antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.

Räntetäckningsgrad – Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Rörelsekapital – Summan av ej räntebärande omsättningstillgångar och ej räntebärande finansiella anläggningstillgångar exklusive kapitalandelar i intresseföretag och andra värdepappersinnehav minus ej räntebärande skulder.

Sale and leaseback – Försäljning av en tillgång (flygplan, fastighet etc.) som sedan hyrs tillbaka.

Skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

Soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning.

Sysselsatt kapital – Totalt kapital enligt balansräkningen med räntefria skulder frånräknade.

Total kabinfaktor – RTK dividerat med ATK.

WACC – Genomsnittlig total kapitalkostnad, består av den genomsnittliga kostnaden för skulder, eget kapital och operationell flygplansleasing. Finansieringskällorna beräknas och vägs i enlighet med dagens marknadsvärde för eget kapital och skulder samt kapitaliserat nuvärde för kostnaden för operationell flygplansleasing.

Wet lease-avtal – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

Yield – Passagerarintäkter dividerat med RPK (reguljär).



Q3 2020

FORTSATT NEGATIV PÅVERKAN FRÅN COVID-19

MAJ 2020–JULI 2020

- Intäkter: 2 507 (13 401) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -2 071 (1 490) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -784 (1 495) MSEK
- Periodens resultat: -2 365 (1 162) MSEK
- Resultat per stamaktie: -6,18 (3,04) SEK

VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK
- SAS presenterar en reviderad affärsplan, inklusive åtgärder för att hantera effekterna av covid-19-pandemin samt reviderade hållbarhetsmål
- SAS presenterar en rekapitaliseringsplan för att åtgärda den likviditetsbrist och det negativa egna kapital som orsakats av covid-19-utbrottet

VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

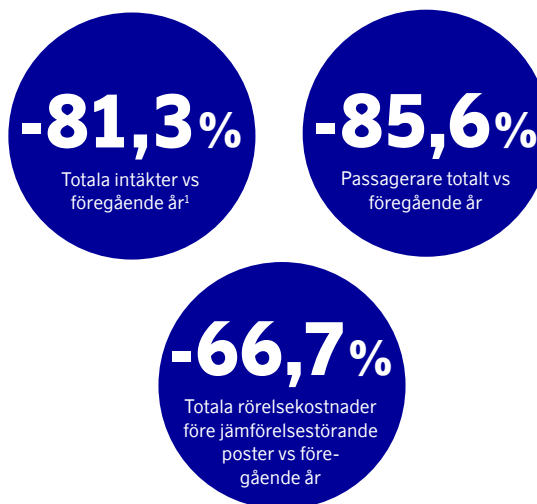
- SAS presenterar en reviderad rekapitaliseringsplan som stöds av aktieägare som representerar 35,6% av aktierna samt Fordringshavarkommittén. Planen har också godkänts av EU-kommissionen

NOVEMBER 2019–JULI 2020

- Intäkter: 17 478 (32 677) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -6 880 (-302) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -5 576 (-440) MSEK
- Periodens resultat: -6 696 (-240) MSEK
- Resultat per stamaktie: -17,66 (-0,65) SEK

SAS DELÅRSRAPPORT NOVEMBER 2019–JULI 2020

NYCKELTAL – TREDJE KVARTALET 2020



”SAS är fast beslutet att fortsätta som Skandinaviens ledande flygbolag när världen återhämtar sig från covid-19-pandemin.”

Rickard Gustafson, vd och koncernchef

FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv3	Kv3	Kv1–Kv3	Kv1–Kv3
	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
Intäkter	2 507	13 401	17 478	32 677
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	1 570	-6 811	-21
EBIT-marginal	-108,9 %	11,7 %	-39,0 %	-0,1 %
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-784	1 495	-5 576	-440
Periodens resultat	-2 365	1 162	-6 696	-240
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	457	-2 163	2 119

	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
Avkastning på investerat kapital ¹	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap ¹	38 %	39 %	34 %
Soliditet ²	-3 %	16 %	10 %
Resultat per stamaktie (SEK) ²	-17,66	1,54	-0,65
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-7,50	10,12	8,03

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16. Nio månader till 31 juli och 12 månader till 31 oktober.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Michel Fischier den 25 augusti 2020 kl. 08:00 CEST.

FORTSATT NEGATIV PÅVERKAN FRÅN COVID-19

Vi gläds åt att efterfrågan långsamt återvänder samtidigt som vi fortsätter återuppbyggnaden av vår verksamhet. Hittills har efterfrågan på flygresor utvecklats i linje med våra förväntningar, främst driven av inrikestrafiken. Samtidigt gör vi stora framsteg med att anpassa våra kostnader till en marknad med lägre efterfrågan. Trots att vi har stora utmaningar framför oss är jag övertygad om att SAS kommer tillbaka som ett hållbart och lönsamt flygbolag efter en framgångsrik rekapitalisering. Flyget fyller en viktig funktion inom skandinavisk infrastruktur och är viktig för att binda samman vår del med övriga världen, allteftersom efterfrågan återkommer.

FINANSIELL SAMMANFATTNING

Coronaviruset och reserestriktioner har lett till ett ras i efterfrågan på flygresor. Antalet passagerare som reste med SAS minskade därför med 86 % under kvartalet och de totala intäkterna sjönk med 81 %. Inrikesresorna har återhämtat sig snabbare än andra delar av vår verksamhet och står för större delen av intäkterna under kvartalet.

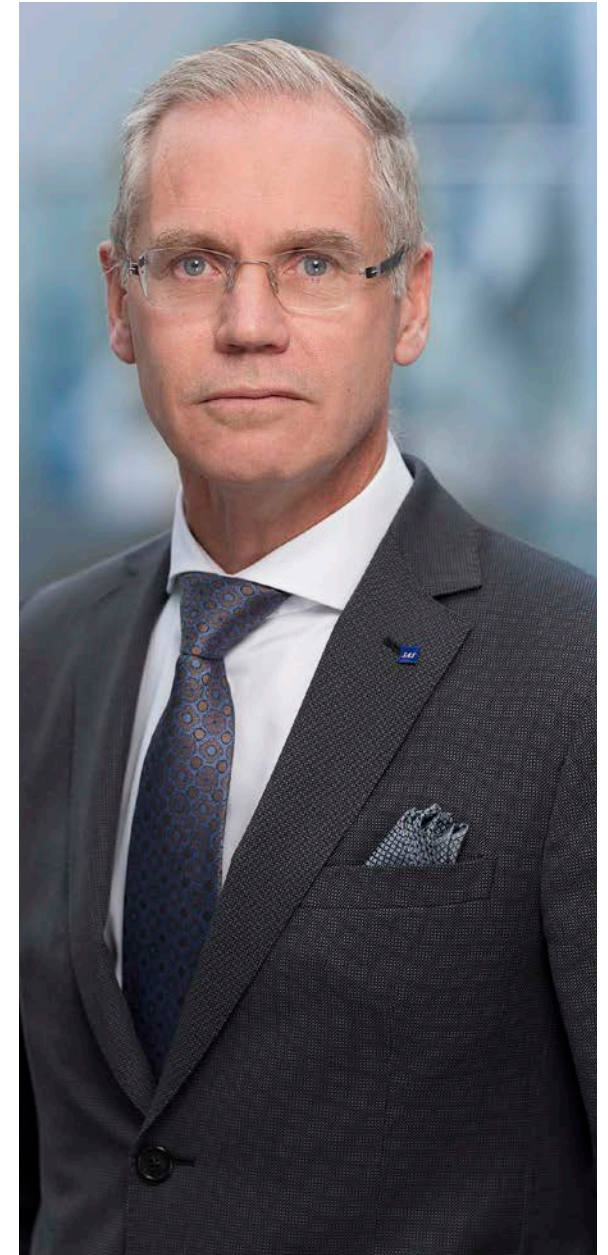
Trots att vi vidtog omedelbara åtgärder för att minska kostnaderna, uppvägde inte en minskning med 67% den skarpa intäktsnedgången. Detta ledde till att resultat före skatt blev -2,1 miljarder SEK, omkring 3,6 miljarder SEK lägre än föregående år. Resultatet påverkades positivt med 840 MSEK av en förstärkning av den svenska kronan, främst mot US-dollar. Men i likhet med andra flygbolag innebar den negativa

utvecklingen av flygplansvärderingar en nedskrivning om 1 040 MSEK av vissa av flygplanstillgångarna. Vårt fokus på att bevara likviditeten är uppenbart, med ett negativt operativt kassaflöde om 320 MSEK per månad. Det är självklart betydligt sämre än förra året men bättre än den nivå vi presenterade under andra kvartalet och vi kommer att fortsätta att följa kassaflödet medan vi långsamt ökar vår verksamhet. Vår kassaposition i slutet av tredje kvartalet uppgick till 6,2 miljarder SEK, vilket inkluderar de 3,3 miljarder SEK som har utnyttjats från kreditfaciliteten som har garanterats av den danska och svenska staten.

KUNDERNAS EFTERFRÅGAN ÖKAR LÅNGSAMT

Efterfrågan fortsätter att återvända långsamt och i enlighet med den återuppbyggnadsplan vi presenterade under andra kvartalet. Under kvartalet såg vi högst efterfrågan för inrikesresor och attraktiva europeiska sommardestinationer. I juli hade SAS 8 700 avgångar, vilket representerar omkring 25 % av förra årets offererade säteskilometer. Det är en ökning med cirka 20 procentenheter jämfört med den första månaden i kvartalet. Vi kommer under fjärde kvartalet fortsätta öka produktionen och förväntar oss nå 30–40 % av förra årets offererade säteskilometer i slutet av fjärde kvartalet.

Trots den långsamma men kontinuerliga återhämtningen som reflekteras i våra trafiktal är den framtida efterfrågan osäker och i hög grad beroende av att man lättar på reserestriktionerna och på passagerarnas



Rickard Gustafson, VD och koncernchef

förtroende och vilja att resa. Dessutom är det tyvärr svårt att förutse hur efterfrågan kommer utvecklas under hösten och vintern, eftersom kundernas beteende har förändrats och bokningarna görs närmare själva resedatumet. Vår nuvarande bedömning är att återhämtningsfasen för flygindustrin förväntas pågå till 2022 innan efterfrågan når mer normala nivåer, med en återgång till nivåerna före covid-19 under de efterföljande åren.

FRAMSTEG MED REVIDERAD AFFÄRSPLAN

SAS gör fortsatta framsteg med sin reviderade affärsplan, som bygger på fyra hörnstenar: Att vara det främsta valet av flygbolag för skandinaviens frekventa resenärer; att gå över till en modern och enhetlig flygplansflotta; att etablera en helt konkurrenskraftig verksamhetsmodell samt att bli global ledare inom hållbara flygresor. Flera milstolpar uppnåddes under kvartalet.

Närmare 4 000 uppsägningar (av totalt cirka 5 000) har nu slutförts och lokala anställningsavtal är under omförhandling. I juli tecknade vi avtal om outsourcing av markstjänster både i Göteborg och Malmö och koncentrerar vår verksamhet till de tre knutpunkterna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Även om åtgärderna som berör vår personal är smärtsamma, så är de nödvändiga för att säkra SAS för framtiden.

Vi har genom en konstruktiv dialog med Airbus kunnat skjuta upp leveranserna av åtta A320neo och två A350-900. Dessa uppskjutna leveranser är viktiga eftersom de sänker våra investeringskostnader för 2021–2024 och gör leveranserna av nya flygplan

bättre anpassade till den förväntade återhämtningen av efterfrågan. Vi arbetar fortfarande för att uppnå en enhetsflotta fram till 2023, baserat på nya Airbus-flygplan som kommer medföra lägre bränsleförbrukning och sänkta underhållskostnader jämfört med vår nuvarande flotta. Dessutom har vi gjort framsteg med våra ambitiösa hållbarhetsmål genom att öka takten i utfasningen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan. Vi har också omförhandlat avtalen med ett flertal leverantörer, inklusive wet lease-leverantörer. De nya avtalen kommer leda till lägre kostnader och en ökad flexibilitet med hjälp av en högre andel rörliga kostnader i framtiden.

Vi har infört nya rutiner för att se till att våra kunder får en så säker reseupplevelse som möjligt och vi fortsätter erbjuda attraktiva tidtabeller för resenärer till, från och inom Skandinavien. Samtidigt beklagar vi att många kunder fortfarande väntar på återbetalning från inställda flyg. Jag vill understryka att våra kunder som har rätt till återbetalning också kommer att få det och att vi har utökat vår kapacitet för att hantera det stora antalet inställda flygningar under dessa extraordinära omständigheter.

FRAMSTEG MED REKAPITALISERINGSPLANEN

Trots allt vårt arbete har covid-19-pandemin lett till ett behov av att åtgärda likvidsituationen och det negativa egna kapital som utbrottet har orsakat. Under kvartalet nådde SAS en principöverenskommelse med fordringshavarkommittén som representerar en stor andel av innehavarna av SAS obligationer och hybridobligationer. Vidare har den danska och svenska staten nu

godkänt den reviderade rekapitaliseringsplanen, som även har fått godkänt av EU-kommissionen enligt det rådande regelverket för statligt stöd.

Kommande steg i planen är att få godkännande för erbjudandet från obligations- och hybridinnehavarna vid fordringshavarmötet den 2 september, samt få godkännande för rekapitaliseringsplanen vid den extra bolagsstämma som enligt plan ska hållas den 22 september. Den reviderade rekapitaliseringsplanen beräknas vara genomförd i sin helhet i början av november.

SAS spelar en viktig roll i att förbinda de skandinaviska länderna med övriga världen, samt vara en viktig leverantör av infrastruktur i regionen. Vi har genom att fokusera på återuppbyggnaden av vår inrikesnärvaro och vår intraskandinaviska närvaro kunnat öka kapaciteten snabbare än konkurrenterna. Jag är tacksam för att våra huvudaktieägare har bestämt sig för att stötta SAS och litar på att andra kommer att göra samma sak, i dessa tider som helt saknar motstycke i modern historia. SAS är fast beslutet att fortsätta som Skandinaviens ledande flygbolag när världen återhämtar sig från covid-19-pandemin.

Vi alla på SAS ser fram emot att snart få välkomna dig ombord på en av våra flygningar igen!

Rickard Gustafson
vd och koncernchef
Stockholm den 25 augusti 2020

KOMMENTARER TILL SAS DELÅRS-RÄKENSKAPER

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING, KV1-KV3 2020

MSEK	Nov-jul 19-20	Nov-jul 18-19	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valu- tjust.)
Resultaträkning					
Intäkter	17 478	32 677	-15 199	-287	-14 912
Totala rörelsekostnader	-24 289	-32 698	8 409	242	8 167
Rörelseresultat (EBIT)	-6 811	-21	-6 790	-45	-6 745
Resultat före skatt (EBT)	-6 880	-302	-6 578	845	-7 423

BERÄKNADE EFFEKTER AV COVID-19 KV1-KV3 2020

MSEK	
Intäkter	-16 222
Personalkostnader	1 495
Bränslekostnader - volym	3 315
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Luftfartsavgifter	1 426
Övriga externa kostnader	4 411
Avskrivningar	189
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-6 626

Intäkter

Intäkterna uppgick till 17 478 (32 677) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 14 912 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 51,4 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 11 915 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om

1 411 MSEK. Den högre yielden gav en positiv effekt om 504 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 448 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 833 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 660 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna under de första nio månaderna är hänförlig till låga volymer under andra och tredje kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 149 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av spridningen av covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -6 234 (-7 325) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 1 246 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst effekterna från covid-19 om 1 495 MSEK, vilket inkluderar 675 MSEK i stöd mottaget från den danska och svenska staten för tillfälliga permitteringar, samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna med cirka 234 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -4 855 (-6 892) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 31,7 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 3 161 MSEK. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna

om 464 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 319 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationerna som har avbrutits under andra kvartalet eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Effekterna på upplupna kostnader var -48 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 602 (-3 015) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 46,8 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under andra och tredje kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -6 376 (-14 145) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 7 387 MSEK. Minskningen berodde främst på att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avsåg främst minskade kostnader för hantering, försäljning och distribution samt tekniskt underhåll. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 881 MSEK respektive 829 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 753 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med

357 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -5 225 (-1 422) MSEK, en ökning med 3 803 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till nedskrivningar av flygplan om 1 040 MSEK och införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 2 710 MSEK, se noterna 1 och 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -69 (-281) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 212 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där valutaomvärdering av leasingkulder hade en positiv påverkan om 890 MSEK. Räntekostnader avseende leasingkulder hade en negativ påverkan om 525 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en positiv påverkan om 574 MSEK på resultat före skatt (EBT) under räkenskapsårets första nio månader. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 2 919 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 2 710 MSEK och finansnettot påverkades positivt med ett belopp om 365 MSEK, hänförligt till positiva valutaomvärderingar om 890 MSEK och räntekostnader om 525 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -6 811 (-21) MSEK och resultat före skatt uppgick till -6 880 (-302) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin.

Periodens resultat uppgick till -6 696 (-240) MSEK och skatteintäkter till 184 (62) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra eller tredje kvartalet. Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 287 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 242 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 45 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 890 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 845 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -1 304 (138) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig till -1 040 (-93) MSEK till nedskrivningar på vissa flygplan, A330/A340/A319 och 737NG, -263 (-29) MSEK hänför sig till omstruktureringskostnader för personal och -1 (112) MSEK hänför sig till realisationsresultat från flygplanstransaktioner. Övriga poster under de första nio månaderna föregående år avser en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering i Kina.

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING - KV3 2020

MSEK	Maj-jul 19-20	Maj-jul 18-19	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Resultaträkning					
Intäkter	2 507	13 401	-10 894	-446	-10 448
Totala rörelsekostnader	-5 236	-11 831	6 595	269	6 326
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	1 570	-4 299	-177	-4 122
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-3 561	840	-4 401

BERÄKNADE EFFEKTER AV COVID-19, KV3 2020

MSEK	
Intäkter	-10 712
Personalkostnader	978
Bränslekostnader - volym	2 239
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	0
Lufftartsavgifter	919
Övriga externa kostnader	2 943
Avskrivningar	128
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-3 505

Intäkter

Intäkterna uppgick till 2 507 (13 401) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 10 448 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 86,5 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 8 328 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 726 MSEK. Den högre yielden gav en positiv effekt om 418 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 149 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 780 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 568 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna avsåg låga volymer till följd av spridningen av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 315 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av spridningen av covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 664 (-2 504) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 984 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst effekterna från covid-19 om 978 MSEK, vilket inkluderar 432 MSEK i stöd mottaget från den danska och svenska staten för tillfälliga permitteringar, samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna med cirka 49 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -331 (-2 750) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 88,0 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 2 180 MSEK. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 131 MSEK. Hedgeeffekter var positiva om 154 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år och effekterna på upplupna kostnader var -36 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -162 (-1 138) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 85,3 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -631 (-4 996) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1.

Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 4 205 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte

längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avser främst kostnaderna för hantering, försäljning och distribution samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 565 MSEK respektive 561 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll minskade med 475 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med 310 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -2 448 (-548) MSEK, en ökning med 1 900 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till nedskrivningar av flygplan om 1 040 MSEK och införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 928 MSEK, se noterna 1 och 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till 658 (-80) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 738 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där valutaomvärdering av leasingskulden hade en positiv påverkan om 1 004 MSEK. Räntekostnader avseende leasingskuldena hade en negativ påverkan om 178 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en positiv påverkan om 884 MSEK på resultat före skatt (EBT) under tredje kvartalet. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto. Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp

om 986 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 928 MSEK och finansnettot påverkades positivt med ett belopp om 826 MSEK, hänförligt till positiva valutaomvärderingar om 1 004 MSEK och räntekostnader om 178 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -2 729 (1 570) MSEK och resultat före skatt uppgick till -2 071 (1 490) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin.

Periodens resultat uppgick till -2 365 (1 162) MSEK och skattekostnaden till -294 (-328) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under tredje kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 446 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 269 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 177 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 1 017 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 840 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -1 287 (-5) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig till -1 040 (-93) MSEK till nedskrivningar på vissa flygplan, A330/A340/A319 och 737NG, -246 (-16) MSEK hänför sig till omstruktureringskostnader för personal och -1 (104) MSEK hänför sig till ett realisationsresultat från flygplanstransaktioner.

BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING

Tillgångar

Immateriella och materiella anläggningstillgångar ökade med 3 040 MSEK sedan 31 oktober. I förändringen ingår periodens investeringar 7 310 MSEK, av- och nedskrivningar om -2 515 MSEK samt övriga effekter om -1 755 MSEK. I beloppen för investeringar ingick tre nya Airbus A320neo och fyra nya Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Övriga effekter inkluderade aktiverad ränta på förskottsbetalningar och omräkningsdifferenser.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 1 159 MSEK under perioden. Övergångseffekten den 1 november 2019 uppgick till 16 718 MSEK. Ökningen om 1 159 MSEK inkluderade inte övergångseffekten. Investeringar uppgick till 3 173 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 722 MSEK och avskrivningar uppgick till -2 710 MSEK. Valuta påverkade med -26 MSEK. För mer information, se not 1.

Finansiella tillgångar ökade med 1 180 MSEK, främst hänförligt till en ökning av spärrade bankmedel och SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 8 MSEK. Ingen uppskjuten skattefordran har redovisats för under-skottsavdrag som har uppkommit under andra eller tredje kvartalet.

Kortfristiga fordringar minskade med 1 339 MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre kundfordringar.

Likvida medel uppgick till 6 244 (7 348) MSEK per 31 juli 2020. Outnyttjade kontrakterade lånelöften

uppgick till 2 700 (2 877) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (34 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 6 743 MSEK till -1 371 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -6 696 MSEK, förändringar i kassaflödes-säkringar om -253 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 438 MSEK.

Långfristiga skulder ökade med 17 764 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 7 400 MSEK inklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive effekten från IFRS 16 var 8 484 MSEK och var främst hänförlig till högre räntebärande lån. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Räntebärande skulder

Den 31 juli 2020 uppgick den räntebärande skulden till 37 773 MSEK, en ökning med 26 490 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 11 181 MSEK respektive 918 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 3 896 MSEK respektive 2 226 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår negativ utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har ökat skulden med 786 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulden med 2 987 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har ökat skulden med 255 MSEK.

Finansiell nettoskuld

Den 31 juli 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 28 917 MSEK, en ökning med 28 589 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 12 086 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till ett negativt kassaflöde före finansieringsverksamheten,

nya leasingkulder om 3 896 MSEK och det negativa värdet på finansiella derivat som motverkades av en positiv valutaomvärdering.

Nyckeltal

IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. De nyckeltal som beräknas på utgående balanser, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. Se not 1 för mer information.

Per 31 juli 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -14 %, en försämring med 22 procentenheter sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre justerat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % vid utgången av kvartalet, vilket är i linje med den finansiella beredskapen per 31 oktober 2019. Anledningen till att den ligger på samma nivå är att den lägre kassa-positionen har kompensats av lägre fasta kostnader.

Den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR förändrades och uppgick till 50,8x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Förändringen är främst hänförlig till en ökad justerad finansiell nettoskuld och lägre EBITDAR.

Per 31 juli 2020 uppgick soliditeten till -3 %, en försämring med 16 % per 31 oktober 2019. Minskningen beror på den negativa utvecklingen av eget kapital, främst periodens resultat om -6 696 MSEK och förändringar i kassaflödessäkringar om -253 MSEK, i kombination med införandet av IFRS 16, som har en betydande påverkan på balansräkningen.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för de första nio månaderna uppgick till -2 516 (-2 409) MSEK. Likvida medel uppgick till 6 244 MSEK, jämfört med 8 763 MSEK per 31 oktober 2019.

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick för räkenskapsårets första nio månader till -1 864 (605) MSEK. Den 1 november implementerade SAS IFRS 16, vilket innebär att amorteringar av leasingkulder för operativt leasade tillgångar, främst flygplan, från och med innevarande räkenskapsår redovisas i kassaflödet från finansieringsverksamheten. Föregående år inkluderades leasingkostnader i kassaflödet från den löpande verksamheten (se även not 1). Vidare var resultat före skatt betydligt lägre än föregående år till följd av covid-19-situationen.

Rörelsekapitalförändringen brukar vara positiv under de första nio månaderna men var negativ detta år och uppgick till -299 (1 514) MSEK. En viktig anledning till den negativa förändringen var minskningen av trafikavräkningsskulden.

Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 7 310 (4 735) MSEK varav 7 176 (4 630) MSEK avsåg flygplan. Det inkluderar leveransbetalningar för tre nya Airbus A320neo och fyra Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

Ett av de levererade Airbus A320neo avyttrades genom sale and leaseback under tredje kvartalet.

Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 11 181 (1 821) MSEK medan amorteringarna uppgick till 918 (2 131) MSEK.

Nyupplåningen var hänförlig till finansieringen av nya flygplan. Amorteringar av leasingkulder (IFRS 16) var 2 226 MSEK. Dessutom påverkades kassaflödet från finansieringsverksamheten negativt av betalningar av derivatinstrument och betalningar till förmånsbestämda pensionsplaner samt betalningar av depositioner och säkerheter.

MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 34 (41) MSEK och rörelsekostnader till -45 (-53) MSEK. Finansnettot uppgick till -792 (-42) MSEK och periodens resultat uppgick till -809 (-43) MSEK. Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 776 MSEK av aktier i dotterbolag.

LÅNGSIKTIGT INCITAMENTSPROGRAM

Den 12 mars 2020 beslutade SAS årsstämma i enlighet med styrelsens förslag att införa ett långsiktigt incitamentsprogram för SAS heltids- och deltidsanställda (med undantag för koncernledningen). I fråga om säkringsarrangemang godkände årsstämman styrelsens förslag om säkring i form av ett aktieswapavtal med en tredje part. SAS har inte ingått något säkringsavtal och incitamentsprogrammet har ingen finansiell effekt.

SÄSONGSVARIATIONER

När det inte råder covid 19-läge är efterfrågan på SAS marknader, mätt som trafik (RPK), säsongsmässigt låg under november–april och högst under maj–oktober. Andelen förtidsbokningar är däremot störst under perioden januari–maj vilket har en positiv påverkan på rörelsekapitalet.

Säsongsvariationerna i efterfrågan påverkar kassaflödet och resultatet olika. Passagerarintäkterna redovisas när kunderna genomför sina resor medan kassaflödet påverkas positivt i samband med att antalet bokningar stiger. Det gör att intäkterna ökar under

månader med hög trafik från maj till oktober. Eftersom en stor andel av ett flygbolags kostnader är fasta påverkas resultatet med svängningarna i intäktsnivåerna.

Eftersom trafiken är lägre under perioden november–april är första och andra kvartalet under SAS räkenskapsår säsongsmässigt de svagaste kvartalen resultatmässigt. Kassaflödet från den löpande verksamheten är däremot normalt säsongsmässigt svagt under första och tredje kvartalet.

FINANSIELLA MÅL

SAS övergripande finansiella mål är att skapa värden för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med sitt kunderbjudande, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa en grund för långsiktigt hållbar lönsamhet. Vi verkar i en kapitalintensiv industri som kräver att kapitalstrukturen optimeras. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga 12 % över en konjunkturcykel.
- Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR: ska vara lägre än 3 gånger (3x).
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

Målet för avkastning på investerat kapital motsvarar kapitalmarknadens och SAS interna bedömning av SAS genomsnittliga kapitalkostnad (WACC). Denna är också kopplad till SAS utdelningspolicy för stamaktieägarna som anger att utdelning kan ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden.

Skuldsättningsmättet – Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leasade flygplan. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre gånger (3x) är i

linje med SAS ambition om en förbättrad finansiell ställning, högre kreditrating och därmed sänkta finansieringskostnader.

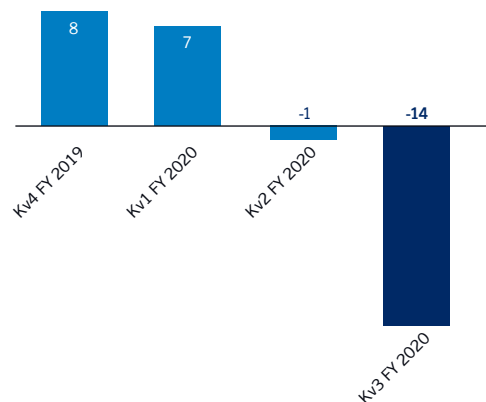
Målet för den finansiella beredskapen är 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Detta täcker normalt SAS trafikavräkningsskuld och motsvarar även myndighetskrav kring tillgänglig likviditet.

Som en del av den reviderade affärsplanen har SAS sett över sina tre finansiella mål. Målen är satta för att leverera i enlighet med SAS långsiktiga mål att skapa värde för sina aktieägare och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln. SAS står fast vid målen som kommer att justeras för att avspegla IFRS 16. De reviderade finansiella målen kommer att implementeras från slutet av innevarande räkenskapsår:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC) efter skatt ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC)

AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

SAS målsättning är en avkastning på investerat kapital (ROIC) på minst 12 % över en konjunkturcykel.



- Finansiell nettoskuld/EBITDAR ska vara lägre än 3 och en halv gånger (3,5x).
- Finansiell beredskap ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

HÅLLBARHETSMÅL

Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen, med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning.

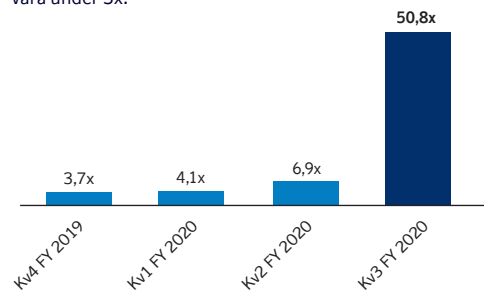
Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete.

Våra mål till 2025 (reviderat från tidigare 2030)

- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 motsvarande samtliga koldioxidutsläpp vid SAS flygningar inom Skandinavien under 2019.
- Ökad användning av hållbara flygbränslen med upp till 10 %

JUSTERAD FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDAR

SAS målsättning är att den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR ska vara under 3x.



HÄNDELSER UNDER KVARTALET

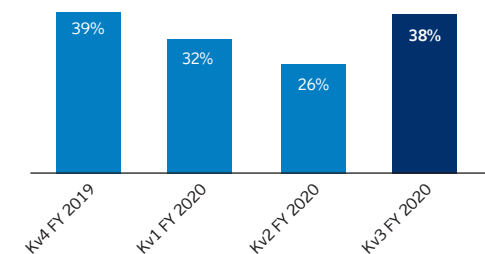
- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK.
- SAS presenterar en reviderad affärsplan, inklusive åtgärder för att hantera effekterna av covid-19-pandemin samt reviderade hållbarhetsmål.
- SAS presenterar en rekapitaliseringsplan för att åtgärda den likviditetsbrist och det negativa egna kapital som orsakats av covid-19-utbrottet
- Magnus Örnberg utnämnd till ny Koncernchef och Chief Financial Officer, tillträder tjänsten den 1 september

HÄNDELSER EFTER 31 JULI 2020

- SAS presenterar en reviderad rekapitaliseringsplan som stöds av aktieägare som representerar 35,6% av aktierna samt Fordringshavarkommittén. Planen har också godkänts av EU-kommissionen

FINANSIELL BEREDSKAP, %

SAS målsättning är att den finansiella beredskapen ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna.



RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SAS arbetar strategiskt med att utveckla och förbättra sin riskhantering. Riskhanteringen omfattar identifiering av nya risker samt kända risker såsom covid-19, förändringar av flygbränslepris och valutakurser. SAS bevakar de övergripande riskerna centralt, men delar av riskhanteringen hanteras i verksamheten och inkluderar identifiering, handlingsplaner och policys. För utförligare information om SAS riskhantering hänvisas till den senast publicerade årsredovisningen.

COVID-19

Den nuvarande covid-19-situationen har i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. De främsta områdena där uppskattningar av osäkerheten har ökat till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen omfattar prognoser avseende uppskattningar av framtida efterfrågan. Såsom det också beskrivs i Årsredovisningen 2018/19, sidorna 89–90, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Uppskattade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden hänförliga till flygplan under operationella leasingavtal

samt Rättstvister. Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och frågor avseende antagande om fortsatt drift på sidan 17. SAS följer noga och regelbundet utvecklingen av risker och osäkerhetsfaktorer.

SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

På grund av inställda flygningar och den förväntade minskningen av verksamheten till följd av påverkan från covid-19 är SAS prognostiserade finansiella exponering mer osäker än under normala omständigheter. Ytterligare förändringar i antaganden gällande framtida konsumtion och kapacitet skulle kunna få en betydande påverkan på säkringsnivåerna.

De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivat-instrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt ta del av fördelaktiga förändringar i valutakurser och bränslepriser.

Polycyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. Polycyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader.

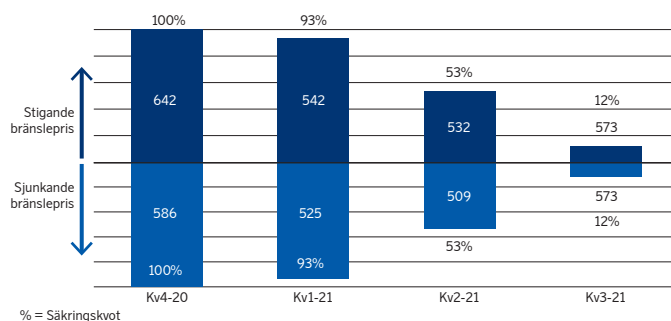
För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 54 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 574 USD/ton. Om bränslepriset sjunker under 536 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 54 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 545 USD/ton.

Diagrammet till vänster illustrerar SAS säkringar för de kommande kvartalen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs genom en blandning av så kallade swaps och optioner.

Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2019/2020, förutsatt olika bränslepriser, dollarkurser och flygbränslesäkring utfalla enligt tabellen i mitten. För utländska valutor är policyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 43 % av det förväntade USD-underskottet för de kommande 12 månaderna. SAS har säkrat dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner.

SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 78 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av

SÄKRING AV FLYGBRÄNSLE, USD/TON



KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2019–OKT 2020, MDR SEK¹

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0
400 USD/ton	5,5	5,6	5,6	5,7	5,7
500 USD/ton	5,5	5,6	5,6	5,7	5,7
600 USD/ton	5,6	5,6	5,6	5,7	5,7
700 USD/ton	5,6	5,7	5,7	5,7	5,8

¹ Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid kvartalets utgång.

Flygbränslekostnaden i resultaträkningen inkluderar inte effekten från valutasäkringen av USD. Dessa effekter redovisas under "Övriga rörelsekostnader", eftersom valutasäkring inte specifikt är kopplad till flygbränsleinköp utan genomförs separat.

NOK mot SEK med 1 % en negativ resultateffekt på 22 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultateffekt på 73 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderätts-tillgång) och en finansiell leasingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK är betydande. Under leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Påverkan från omräkningen av skulder i USD till SEK kommer att skapa en högre volatilitet i resultaträkningen. För att minska risken för att få en volatil resultaträkning tillämpar SAS säkringsredovisning.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med de externa leasingskulderna denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leasingskulden denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. I de fall där det inte är möjligt att använda säkringsredovisning kommer omvärderingen av leasingskulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leasingskulder om cirka 1 600 MUSD och USD-kursen per 31 juli skulle en försvagning av USD

mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 75 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 65 MSEK.

LEGALA FRÅGESTÄLLNINGAR

I EU-kommissionens beslut i november 2010 fälldes SAS tillsammans med ett stort antal andra flygbolag för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999–2006 och dömdes att betala böter om 70,2 MEUR. SAS överklagade beslutet i januari 2011 och i december 2015 upphävde EU-domstolen EU-kommissionens beslut inklusive böterna om 70,2 MEUR. EU-domstolens dom vann laga kraft och bötesbeloppet om 70,2 MEUR återbetalades till SAS i början av mars 2016. EU-kommissionen fattade i mars 2017 ett nytt beslut i samma fråga och dömde återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999–2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är detsamma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntligt förhör hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2020.

Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila skadeståndsprocesser initierade av fraktkunder i bland annat Nederländerna och Norge. SAS bestrider ansvar i samtliga rättsprocesser. En ogynnsam utgång i dessa tvister skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på SAS. Ytterligare stämningar från fraktkunder kan inte uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

Ett stort antal före detta kabinanställda i SAS i Danmark driver en grupp talan mot SAS vid en dansk domstol

med krav om ytterligare inbetalningar från SAS till Fonden for Pensionsforbedring for Cabin Crew (CAU-fonden) under åberopande att CAU-fonden är en förmånsbestämd tillskottsordning. Köpenhamns Byret avslog i en dom i december 2016 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden. De kabinanställda överklagade domen i januari 2017 och domstolsbehandling kommer att äga rum i november 2020.

Efter pilotstrejken i SAS i april–maj 2019 vände sig drabbade passagerare till SAS för att erhålla standardiserad kompensation enligt EU-förordningen 261/2004. SAS bestred ansvar med hänvisning till att strejken var en extraordinär omständighet. I augusti 2019 avgjorde Allmänna reklamationsnämnden till förmån för SAS. Samma bedömning gjorde Transportklagenemnda i Norge i oktober 2019. Trots detta har ett antal passagerare och fordringsföretag stämt SAS vid nationella domstolar i flera EU-länder. I augusti 2019 initierade ett fordringsföretag som representerar ett stort antal berörda passagerare domstolsförfaranden mot SAS i Danmark och Sverige med anmodan om att domstolarna begär in ett preliminärt utlåtande från EU-domstolen om huruvida strejken var en extraordinär omständighet. I januari 2020 beslutade domstolen i Sverige att hänskjuta frågan till EU-domstolen. EU-domstolen har i juni 2020 vilandeförklarat ärendet till dess dom i ett liknande ärende mot ett annat flygbolag avkunnats. Förfarandet i EU-domstolen kan ta flera år och om EU-domstolens preliminära utlåtande går emot SAS kan SAS bli skyldigt att betala ersättning till passagerare som drabbats av strejken.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv3		Kv1-Kv3	
		Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Intäkter	2	2 507	13 401	17 478	32 677
Personalkostnader		-1 664	-2 504	-6 234	-7 325
Bränslekostnader		-331	-2 750	-4 855	-6 892
Lufftartsavgifter		-162	-1 138	-1 602	-3 015
Övriga externa kostnader	3	-631	-4 996	-6 376	-14 145
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-2 448	-548	-5 225	-1 422
Resultat från andelar i intresseföretag		1	1	4	-11
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		-1	104	-1	112
Rörelseresultat (EBIT)		-2 729	1 570	-6 811	-21
Finansnetto	5	658	-80	-69	-281
Resultat före skatt (EBT)		-2 071	1 490	-6 880	-302
Skatt		-294	-328	184	62
Periodens resultat		-2 365	1 162	-6 696	-240
Övrigt totalresultat					
<i>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-51	-9	-171	24
Kassafördessäkringar, netto efter skatt		1 061	-335	-253	-947
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		47	-1 111	438	-1 920
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		1 057	-1 455	14	-2 843
Summa totalresultat för perioden		-1 308	-293	-6 682	-3 083
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>					
Innehavare av aktier i moderföretaget		-2 365	1 162	-6 696	-240
Resultat per stamaktie (SEK) ¹		-6,18	3,04	-17,66	-0,65
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) ¹		-6,18	3,04	-17,66	-0,65

¹ Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget efter avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier under perioden november till juli.

RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv3		Kv1-Kv3	
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Nedskrivningar ¹	1 040	93	1 040	93
Omstruktureringskostnader ²	246	16	263	29
Realisationsresultat ³	1	-104	1	-112
Övriga jämförelsestörande poster ⁴	0	0	0	-148
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-784	1 495	-5 576	-440

¹ Nedskrivningar i perioden november till juli avser flygplan -1 040 (-93) MSEK.

² Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader -263 (-29) MSEK under perioden november till juli.

³ Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om -1 (112) MSEK under perioden november till juli.

⁴ Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK under perioden november till juli.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar	1 310	1 416	1 430
Materiella anläggningstillgångar	18 715	15 569	14 701
Nyttjanderättstillgångar	17 877	-	-
Finansiella tillgångar	5 726	4 546	5 231
Uppskjutna skattefordringar	758	750	0
Summa anläggningstillgångar	44 386	22 281	21 362
Omsättningstillgångar			
Varulager och förråd	520	346	355
Kortfristiga fordringar	1 283	2 622	2 943
Likvida medel ¹	6 244	8 763	7 348
Summa omsättningstillgångar	8 047	11 731	10 646
SUMMA TILLGÅNGAR	52 433	34 012	32 008
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	-1 371	5 372	3 072
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	14 542	9 450	9 287
Räntebärande leasingskulder	13 379	-	-
Övriga skulder	3 369	4 076	3 976
Summa långfristiga skulder	31 290	13 526	13 263
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	6 651	1 833	1 533
Räntebärande leasingskulder	3 201	-	-
Övriga skulder	12 662	13 281	14 140
Summa kortfristiga skulder	22 514	15 114	15 673
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	52 433	34 012	32 008
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-7,50	10,12	8,03
Räntebärande tillgångar	11 614	12 960	11 406
Räntebärande skulder	37 773	11 283	10 821
Rörelsekapital	-13 140	-13 313	-13 666

¹ Per 31 juli 2020, inklusive fordran övriga finansiella institut O (313) MSEK.

² Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier.

SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 JULI 2020

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	5 726	2 395
Kortfristiga fordringar	1 283	217
Likvida medel	6 244	6 244
Långfristiga skulder	31 290	27 921
Kortfristiga skulder	22 514	9 852
Finansiell nettoskuld		28 917

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till www.sasgroup.net där varje delårsrapport finns publicerad.

KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital ¹	Övrigt tillskjutet kapital ²	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligation	Fritt eget kapital ³	Summa eget kapital
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 032	7 268
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15						-27	-27
Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 059	7 241
Inlösen av preferensaktier	-42					-1 044	-1 086
Eget kapitalandel av konvertibelt lån		-157				157	0
Resultat						-240	-240
Övrigt totalresultat			-947	24		-1 920	-2 843
Utgående balans 31 juli 2019	7 690	170	345	-27	-	-5 106	3 072
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						861	861
Övrigt totalresultat			-162	-44		168	-38
Utgående balans 31 oktober 2019	7 690	170	183	-71	1 500	-4 100	5 372
Ränta hybridobligation						-61	-61
Resultat						-6 696	-6 696
Övrigt totalresultat			-253	-171		438	14
Utgående balans, 31 juli 2020	7 690	170	-70	-242	1 500	-10 419	-1 371

¹ Antal aktier i SAS AB: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

² Beloppet består av överkursfonder samt eget kapitalandel av konvertibelt lån.

³ Utdelning på stamaktier har ej lämnats för 2017/2018 och 2018/2019.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv3	Kv3	Kv1–Kv3	Kv1–Kv3
	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	1 490	-6 880	-302
Avskrivningar och nedskrivningar	2 448	548	5 225	1 422
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	1	-104	1	-112
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-1 261	-89	-193	-350
Betald skatt	0	0	-17	-53
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	-883	1 845	-1 864	605
Förändring av rörelsekapital	-78	-1 388	-299	1 514
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	457	-2 163	2 119
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 439	-1 979	-7 310	-4 735
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-4	0	-4	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	0	394	0	394
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	388	1 268	342	1 285
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 055	-317	-6 972	-3 072
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 016	140	-9 135	-953
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Upptagande av lån	5 232	475	11 181	1 821
Återbetalning av lån	-465	-190	-918	-2 131
Amorteringar av leasingkulder	-725	0	-2 226	0
Ränta på hybridobligation	0	0	-63	0
Utdelning på preferensaktier	0	0	0	-26
Inlösen av preferensaktier	0	0	0	-1 112
Övrigt i finansieringsverksamheten	-3	11	-1 355	-8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 039	296	6 619	-1 456
Periodens kassaflöde	2 023	436	-2 516	-2 409
Omräkningsdifferens i likvida medel	0	0	-3	1
Likvida medel vid periodens början	4 221	6 912	8 763	9 756
Likvida medel vid periodens slut	6 244	7 348	6 244	7 348
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)	-2,51	1,19	-5,65	5,54

MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal stamaktieägare i SAS AB uppgick till 106 993 per 31 juli 2020. Medelantal anställda uppgick till 2 (4). Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 776 MSEK av aktier i dotterbolag.

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv3	
	Nov–jul 2019–2020	Nov–jul 2018–2019
Intäkter	34	41
Personalkostnader	-22	-28
Övriga rörelsekostnader	-23	-25
Rörelseresultat (EBIT)	-11	-12
Finansnetto	-792	-42
Resultat före skatt (EBT)	-803	-54
Skatt	-6	11
Periodens resultat	-809	-43

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
Finansiella tillgångar	14 648	14 703	14 687
Övriga omsättningstillgångar	1 365	137	75
Likvida medel	2	1	1
Summa tillgångar	16 015	14 841	14 763
Eget kapital	9 794	10 664	9 200
Långfristiga skulder	2 183	2 258	2 251
Kortfristiga skulder	4 038	1 919	3 312
Summa eget kapital och skulder	16 015	14 841	14 763

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital ¹	Reserv- fond	Hybrid- obligation	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital
Ingående balans 31 oktober 2019	7 690	447	1 500	1 027	10 664
Ränta hybridobligation				-61	-61
Periodens resultat				-809	-809
Eget kapital, 31 juli 2020	7 690	447	1 500	157	9 794

¹ Antal aktier: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH FINANSIELLA RAPPORTER

Delårsrapporten för SAS koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering och årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderföretaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2. Upplýsningar i enlighet med IAS 34.16A presenteras både i de finansiella rapporterna och i övriga delar av denna delårsrapport.

PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet. Under tredje kvartalet 2020 minskade kapaciteten (ASK) med 87,0 % och trafiken (RPK) minskade med 91,6 % jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har sänkt SAS intäkter betydligt. För tredje kvartalet 2020 minskade de totala intäkterna med 81,3 % jämfört med motsvarande period föregående år.

- Den 3 mars 2020 drog SAS tillbaka sin vägledning för 2020 till följd av den osäkra situationen. Efter de utökade rese-restriktionerna har SAS vidtagit ett antal åtgärder för att minska kostnaderna och upprätthålla likviditeten.
- Den 3 mars 2020 meddelade SAS att bolaget, för att dämpa påverkan på intäkterna från den minskade efterfrågan, avser att genomföra ett antal kostnadsbesparingsinitiativ. På kort sikt skulle en minskad kapacitet sänka de flyg-relaterade kostnaderna, så som kostnader för flygbränsle, flygplatser och andra avgifter. SAS meddelade även andra åtgärder, som nedskärningar i administrations- och personalkostnader, införandet av anställningsstopp, uppskjutande av icke-kritiska projekt, marknadsförings- och reklamkampanjer. I meddelandet nämnde SAS också att åtgärder hänförliga till personalkostnader kan omfatta visstidspermitteringar, frivilla avgångar, förtidspension eller andra initiativ.
- Den 15 mars 2020 meddelade bolaget att man tillfälligt ställer in större delen av trafiken från och med den 16 mars till dess att det återigen finns förutsättningar för att bedriva kommersiell flygtrafik. Vidare meddelade bolaget att man skulle införa visstidspermitteringar av upp till 10 000 medarbetare, motsvarande 90 % av den totala arbetsstyrkan.
- Den 28 april 2020 meddelade bolaget att man skulle inleda processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster.
- Den 5 maj 2020 meddelade bolaget att det hade undertecknat ett treårigt avtal om en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten.
- Den 30 juni 2020 presenterade bolaget en reviderad affärsplan, vilken omfattar en lång rad åtgärder för att hantera effekterna av pandemin. Den reviderade affärsplanen utgår från att bolagets storlek ska justeras och att dess kostnadsstruktur ska återspegla ett nytt läge med lägre förväntad efterfrågan och omfattar cirka 4 miljarder SEK i effektiviseringar inom alla delar av koncernen fram till 2022. Samma datum presenterade bolaget en rekaptaliseringsplan för att fortsätta som en nyckelleverantör av skandinavisk flyginfrastruktur.
- Den 10 juli 2020 ställde bolaget in fordringshavarmötena eftersom de nödvändiga konverteringarna i enlighet med rekaptaliseringsplanen inte förväntas bli godkända.
- Den 7 augusti 2020 nådde bolaget en principöverenskommelse med vissa större innehavare av hybridobligationer och obligationer.
- Den 14 augusti 2020 offentliggjorde bolaget en reviderad rekaptaliseringsplan med stöd från huvudaktieägarna (danska och svenska staten) samt Fordringshavarkommittén som representerar 53,25 % av de existerande hybridobligationerna och innehavarna av 41,51 % av obligationerna.
- Den 17 augusti 2020 godkändes den reviderade rekaptaliseringsplanen av EU-kommissionen.

Trots de åtgärder som SAS har vidtagit kommer det finansiella resultatet för den kommande perioden att fortsätta att påverkas betydligt av intäktsbortfall, lägre biljettförsäljning och betydande negativa kassaflöden i en omfattning och under en tidsrymd som för närvarande är osäkra. Av den anledningen har bolaget under en längre period utvecklat en rekaptaliseringsplan. Under den här perioden har man haft ett flertal kontakter med den danska och svenska staten, Knut och Alice Wallenbergs stiftelse (KAW) samt deras respektive rådgivare, innehavare av hybridobligationer och övriga obligationer liksom med EU-kommissionen. Målet med rekaptaliseringsplanen är att motverka effekterna av covid-19 samt åtgärda den likviditetsbrist och de negativa konsekvenserna på det egna kapitalet som orsakats av pandemin. Den reviderade rekaptaliseringsplanen presenterades den 14 augusti och kan sammanfattas enligt följande:

- En riktad emission av nya stamaktier till ett belopp av cirka 2 006 MSEK till en teckningskurs om 1,16 SEK till huvudaktieägarna.

- En företrädesemission av nya stamaktier tillgänglig för berättigade aktieägare om cirka 3 994 MSEK till en teckningskurs om 1,16 SEK som förväntas täckas av tecknings- respektive garantiåtaganden motsvarande 81,5 % av företrädesemissionens totala belopp, där cirka 2 994 MSEK förväntas täckas av tecknings- respektive garantiåtaganden pro rata från huvudaktieägarna (med lika fördelning) och där cirka 259 MSEK täcks av ett teckningsåtaganden från KAW för dess pro rata-andel.
- Riktade emissioner av nya hybridobligationer till huvudaktieägarna, om sammanlagt 6 000 MSEK i form av två separata instrument.
- Konvertering av de existerande hybridobligationerna till 90 % av nominellt belopp till stamaktier och till en teckningskurs om 1,16 SEK per aktie.
- Konvertering av obligationerna till 100 % av nominellt belopp till nya kommersiella hybridobligationer med en räntestegring under kommande år, eller stamaktier till en teckningskurs om 1,16 SEK per aktie (om obligationsinnehavaren så önskar och upp till det högsta antal stamaktier som kan tilldelas i obligationsinnehavareerbjudandet).

Den reviderade rekaptaliseringsplanen är alljämt villkorad av nödvändiga bolagsstämmobeslut vid en extra bolagsstämma som avses hållas omkring den 22 september 2020 (den "Extra bolagsstämman"). Huvudaktieägarnas deltagande är villkorat av konverteringen av de existerande hybridobligationerna och obligationer i enlighet med ovan. KAW:s deltagande är villkorat av huvudaktieägarnas deltagande.

Inom ramen för de omständigheter som beskrivs ovan, har de finansiella rapporterna upprättats enligt antagandet om fortsatt drift. Detta är emellertid beroende av ett framgångsrikt resultat av den reviderade rekaptaliseringsplanen för att säkra erforderlig finansiering.

STANDARER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR KV1–KV3 2019/2020

Redovisningsprinciperna följer de som beskrivs i årsredovisningen för 2018/2019. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal samt IC:s agendabeslut om kompensering för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IFRS 16 tillämpas enligt den modifierade retroaktiva metoden, vilket innebär att den ingående balansen per 1 november 2019 justeras för att spegla effekten av IFRS 16, men tidigare perioder har inte räknats om. IC:s agendabeslut tillämpas från den 1 november 2019, med omräkning av jämförelseåret. Mer information om antagandet av IFRS 16 och IC:s agendabeslut återfinns i denna not.

STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS koncernen har under kvartalet fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan från den danska, norska och svenska staten till följd av covid-19. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt 675 MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten avseende ersättning för fasta kostnader och 390 MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader. Utöver det har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 505 MSEK.

IFRS 16 – LEASINGAVTAL

Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. IFRS 16 har en stor påverkan på SAS koncernens räkenskaper, se mer detaljer nedan.

SAS tillämpar IASBs ändring i IFRS 16 när det gäller temporära hyreslättnader som förenklar hur en leasetagare redovisar dessa som är en direkt följd av Covid-19. Vid tillämpning av detta praktiska undantag, hanteras inte förändringar i hyresbetalningar som upphör 30 juni 2021 eller tidigare som en modifiering. Undantaget har inte haft någon effekt på SAS resultat under perioden.

Påverkan på koncernens balansräkning

SAS tillämpar den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal enligt den modifierade retroaktiva metoden. Leasingskulden redovisas som ett belopp motsvarande nuvärdet av framtida leasingbetalningar för de leasade tillgångarna. Som en följd av SAS övergångsmetod värderades alla nyttjanderätter till ett belopp som motsvarar leasingskulden per övergångsdatumet. Justeringar av nyttjanderätten har gjorts för förutbetalda leasingkostnader som redovisades den 31 oktober 2019 och den initiala beräkningen av återställandekostnader för de leasade tillgångarna. Det initiala antagandet av IFRS 16 fick ingen effekt på eget kapital. Av tabellen nedan framgår övergångseffekten den 1 november 2019 på koncernens balansräkning.

KONCERNENS BALANSRÄKNING, 1 NOV 2019 - ÖVERGÅNGSEFFEKT IFRS 16

MSEK	Rapporterat	Justeringar	Justerad balans
	31 okt 2019		1 nov 2019
Nyttjanderättstillgångar	0	16 718	16 718
Förutbetalda kostnader	446	-38	408
Eget kapital	5 372	0	5 372
Avsättningar	1 966	177	2 143
Långfristiga räntebärande leasingskulder	0	13 623	13 623
Kortfristiga räntebärande leasingskulder	0	2 880	2 880

De huvudsakliga tillgångar som leasas av SAS är flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning. Per övergångsdatumet avser 13,4 miljarder SEK av nyttjanderättstillgångar flygplan inklusive motorer, 2,8 miljarder SEK fastigheter och 0,5 miljarder SEK ground handling-utrustning.

En betydande påverkan från tillämpningen av IFRS 16 är att SAS exponeras för valutakursfluktuationer. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingskulder avseende flygplan är denominerade i USD, medan fastigheter och ground handling-utrustning främst är denominerade i SEK, NOK och DKK. Då flygplan utgör omkring 80 % av leasingskuldena per övergångsdatumet är valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK betydande. SAS har justerat sin policy för säkring av utländska valutor från och med den 1 november 2019 för att bättre hantera denna risk.

Påverkan på koncernens resultaträkning

SAS resultaträkning påverkas i hög grad av IFRS 16. Leasingkostnaderna som tidigare redovisades i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgångar och en räntekostnad för leasingskulden. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingskuldena är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingskuldena amorteras. När IAS 17 tillämpades under tidigare år resultatfördes operationella leasingavtal för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning i huvudsak linjärt över leasingperioden och redovisades i rörelseresultatet som leasingkostnader för flygplan och övriga rörelsekostnader. Med tanke på denna förändring i kostnadsmonstret där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 (exklusive valutaomvärdering) en negativ påverkan på SAS resultat under de första nio månaderna 2019/2020. Men till följd av effekten av valutaomvärdering är påverkan på resultat före skatt (EBT) +884 MSEK under tredje kvartalet (Kv2 -180 MSEK) och den positiva påverkan på rörelseresultat (EBIT) under de första nio månaderna är 574 MSEK (Kv2 -310 MSEK). Över leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på koncernens resultaträkning för tredje kvartalet och för första till tredje kvartalet.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV3 - PÅVERKAN FRÅN IFRS 16

MSEK	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
Intäkter	2 507		2 507
Personalkostnader	-1 664		-1 664
Bränslekostnader	-331		-331
Luftfartsavgifter	-162		-162
Övriga externa kostnader	-631	-986	-1 617
Avskrivningar och nedskrivningar	-2 448	928	-1 520
Resultat från andelar i intresseföretag	1		1
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	-1		-1
Rörelseresultat (EBIT)	-2 729	-58	-2 787
Finansnetto	658	-826	-168
Resultat före skatt (EBT)	-2 071	-884	-2 955

* Koncernens resultaträkning om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV1-KV3 - PÅVERKAN FRÅN IFRS 16

MSEK	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3*
	Nov-jul 2019-2020		Nov-jul 2019-2020
Intäkter	17 478		17 478
Personalkostnader	-6 234		-6 234
Bränslekostnader	-4 855		-4 855
Luftfartsavgifter	-1 602		-1 602
Övriga externa kostnader	-6 376	-2 919	-9 295
Avskrivningar och nedskrivningar	-5 225	2 710	-2 515
Resultat från andelar i intresseföretag	4		4
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	-1		-1
Rörelseresultat (EBIT)	-6 811	-209	-7 020
Finansnetto	-69	-365	-434
Resultat före skatt (EBT)	-6 880	-574	-7 454

* Koncernens resultaträkning om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

Påverkan på koncernens kassaflödesanalys

Klassificeringen i SAS kassaflödesanalys har ändrats med införandet av IFRS 16. Tidigare redovisades alla leasingbetalningar under den löpande verksamheten. I och med antagandet av IFRS 16 redovisas amortering av leasingskulder i finansieringsverksamheten. Betalningar för räntor på leasingskuldena redovisas i den löpande verksamheten. Kassaflödet från den löpande verksamheten påverkas därmed positivt av IFRS 16, med motsvarande minskning av kassaflödet från finansieringsverksamheten. Eftersom IFRS 16 inte har någon påverkan på betalningarna mellan SAS och leasegivarna blir nettoeffekten på kassaflödet noll.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
MSEK			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	-725	-1 686
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 055		-1 055
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 039	725	4 764
Periodens kassaflöde	2 023		2 023

* Koncernens kassaflödesanalys om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV1-KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3*
	Nov-jul 2019-2020		Nov-jul 2019-2020
MSEK			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-2 163	-2 226	-4 389
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6 972		-6 972
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	6 619	2 226	8 845
Periodens kassaflöde	-2 516		-2 516

* Koncernens kassaflödesanalys om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

Påverkan på nyckeltal

Eftersom IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning har SAS gått igenom nyckeltalen för att se till att de är fortsatt relevanta. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. Då koncernen använder rullande 12 månader vid beräkningen av många nyckeltal, och en resultaträkning för rullande 12 månader eller balansräkning för jämförelseåret enligt IFRS 16 inte kommer att föreligga förrän 2020/2021, kommer beräkningen av många nyckeltal under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna exklusive IFRS 16. De nyckeltal som beräknas baserade på utgående balans, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att baseras på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på nyckeltal som har beräknats på utgående balans.

Se sidan 25 för operationella nyckeltal och sidan 27 för nyckeltal och alternativa nyckeltal.

NYCKELTAL, KV3 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3*
	Maj-jul 2020		Maj-jul 2020
MSEK			
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-1,62	-0,03	-1,65
Eget kapital per stamaktie (SEK)	-7,50	-2,61	-10,11
Soliditet	-3 %	-4	-7 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	28 917	-16 580	12 337
Skuldsättningsgrad	-21,09	+15,88	-5,21

* Nyckeltal om IAS 17 fortfarande hade tillämpats, utan tillämpning av IFRS 16.

FÖRÄNDRING AV PRESENTATION - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

I samband med införandet IFRS 16 har koncernen gjort några förändringar för att förbättra presentationen av koncernens resultaträkning. Tidigare redovisades Leasingkostnader flygplan som en separat rad i resultaträkningen. Efter införandet av IFRS 16 är denna kostnad inte längre väsentlig för koncernen och redovisas därför från den 1 november 2019 som övriga externa kostnader och specificeras i not 3 i denna rapport. Bränslekostnader och Luftfartsavgifter redovisades tidigare som Övriga externa kostnader, men från den 1 november 2019 redovisas dessa kostnader på separata rader i resultaträkningen. Eftersom dessa kostnader fortsättningsvis redovisas i rörelseresultatet (EBIT) har den ändrade presentationen inte någon effekt på rörelseresultatet (EBIT). De redovisade beloppen för de tre första kvartalen i jämförelseåret, 2018/2019, har omklassificerats. Se mer detaljer i tabellen nedan.

KOMPENSATION FÖR FÖRSENINGAR OCH INSTÄLLDA FLYGNINGAR

IFRS interpretation committee (IFRS IC eller IC) publicerade ett agendabeslut i september 2019 om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IC fastslår i sitt beslut att kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar utgör en rörlig ersättning i avtalet. Därför bör ersättningen redovisas som en justering av intäkter. SAS har tidigare redovisat kompensation till kunder under övriga externa kostnader. I enlighet med IC:s beslut har SAS omklassificerat kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar från övriga externa kostnader till intäkter. Det belopp som har omklassificerats för jämförelseåret som slutar den 31 oktober 2019 är 624 MSEK. Beloppet som omklassificerades för de första tre kvartalen 2018/2019 var 596 MSEK. Se mer detaljer i tabellen nedan.

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV3 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv3	Justeringar	Justerat Kv3
	Maj-jul 2019		Maj-jul 2019
MSEK			
Intäkter	13 552	-151	13 401
Leasingkostnader flygplan	-985	985	-
Övriga externa kostnader	-8 050	3 054	-4 996
Bränslekostnader	-	-2 750	-2 750
Luftfartsavgifter	-	-1 138	-1 138

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv3, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 151 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (2 750 MSEK), Luftfartsavgifter (1 138 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-985 MSEK).

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV1-KV3 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv1-Kv3	Justeringar	Justerat Kv1-Kv3
	Nov-jul 2018-2019		Nov-jul 2018-2019
MSEK			
Intäkter	33 273	-596	32 677
Leasingkostnader flygplan	-2 618	2 618	-
Övriga externa kostnader	-22 030	7 885	-14 145
Bränslekostnader	-	-6 892	-6 892
Luftfartsavgifter	-	-3 015	-3 015

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv1-Kv3, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 596 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (6 892 MSEK), Luftfartsavgifter (3 015 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-2 618 MSEK).

NOT 2 INTÄKTER

SAS redovisar passagerarintäkter och charterintäkter när transporten har utförts, fraktintäkter när transporten är genomförd och övriga intäkter när varorna har levererats eller tjänsten har utförts. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Passagerarintäkter	1 353	10 337	12 130	25 179
Charterintäkter	30	854	476	1 357
Fraktintäkter	188	341	714	1 144
Övriga trafikintäkter	228	815	1 452	2 123
Summa trafikintäkter	1 799	12 347	14 772	29 803
Övriga rörelseintäkter	708	1 054	2 706	2 874
Summa intäkter	2 507	13 401	17 478	32 677

TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Passagerarintäkter	4 238	5 795	1 382	2 496	3 985	10 316	2 525	6 572	12 130	25 179
Charterintäkter	0	0	0	0	476	1 357	0	0	476	1 357
Fraktintäkter	3	5	2	5	23	56	686	1 078	714	1 144
Övriga trafikintäkter	507	489	166	210	477	870	302	554	1 452	2 123
Summa trafikintäkter	4 748	6 289	1 550	2 711	4 961	12 599	3 513	8 204	14 772	29 803

ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Övriga rörelseintäkter	284	433	1 198	778	498	470	489	736	237	457	2 706	2 874

NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Försäljnings- och distributionskostnader	-101	-668	-1 189	-1 998
Leasingkostnader flygplan	0	-985	-80	-2 618
Cateringkostnader	-47	-348	-485	-903
Hanteringskostnader	-126	-714	-1 193	-2 080
Tekniskt flygplansunderhåll	-275	-744	-1 425	-2 105
Data- och telekommunikationskostnader	-202	-405	-934	-1 180
Wet lease-kostnader	-81	-389	-765	-1 087
Övrigt	201	-743	-305	-2 174
Summa	-631	-4 996	-6 376	-14 145

NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Immateriella tillgångar	-36	-37	-109	-111
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-444	-418	-1 366	-1 218
Materiella anläggningstillgångar, nedskrivningar	-1 040	-93	-1 040	-93
Nyttjanderättstillgångar	-928	-	-2 710	-
Summa	-2 448	-548	-5 225	-1 422

NOT 5 FINANSNETTO

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019
Finansiella intäkter	8	43	64	131
Räntekostnader	-170	-110	-447	-368
Övriga finansiella kostnader	-18	-12	-46	-39
Valutakursdifferenser	12	-1	-5	-5
Räntekostnader, IFRS 16	-178	-	-525	-
Valutakursdifferenser, IFRS 16	1 004	-	890	-
Summa	658	-80	-69	-281

NOT 6 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**VERKLIGT VÄRDE OCH BOKFÖRT VÄRDE PÅ FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**

	31 jul 2020		31 okt 2019	
	Bokfört värde	Verkligt värde	Bokfört värde	Verkligt värde
MSEK				
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	256	256	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	13	13	23	23
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	9 809	9 809	12 648	12 648
Summa	10 078	10 078	12 896	12 896
Finansiella skulder				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	1 656	1 656	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	38	38	17	17
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	22 432	21 581	12 075	11 540
Summa	24 126	23 275	12 983	12 448

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Koncernens finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

Nivå 1: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. Denna grupp inkluderar i huvudsak statsskuldväxlar och standardiserade derivatinstrument där det noterade priset används vid värderingen.

Nivå 2: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baserats på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (d.v.s. som prisnoteringar) eller indirekt (d.v.s. härledda från prisnoteringar).

Nivå 3: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data. SAS har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbar data.

VERKLIGT VÄRDEHIERARKI

	31 jul 2020			31 okt 2019		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
MSEK						
Finansiella tillgångar						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	256		-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	13		-	23	23
Summa	-	269		-	248	248
Finansiella skulder						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	1 656	1 656	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	38	38	-	17	17
Summa	-	1 694	1 694	-	908	908

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att delårsrapporten ger en rättvisande översikt av moderföretagets och koncernens verksamhet, finansiell ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderföretaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 25 augusti 2020

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Dag Mejdell
Vice ordförande

Monica Caneman
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Liv Fiksdahl
Styrelseledamot

Sanna Suvanto-Harsaae
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Christa Cerè
Styrelseledamot

Rickard Gustafson
VD och koncernchef

REVISORERNAS RAPPORT AVSEENDE ÖVERSIKTLIG GRANSKNING

SAS AB
ORG. NR. 556606-8499

INLEDNING

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för SAS AB per den 31 juli 2020 och den niomånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

DEN ÖVERSIKTLIGA GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 *Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor*. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för

finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

SLUTSATS

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

VÄSENTLIGA OSÄKERHETSFAKTORER AVSEENDE ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Utan att det påverkar vårt uttalande ovan, vill vi fästa uppmärksamheten på den information som lämnas i delårsrapporten på sidan 17, som beskriver påverkan till följd av Covid-19 pandemin, vidtagna åtgärder, status för den reviderade rekaptaliseringsplanen såväl som gjorda överväganden kring fortsatt drift. Vidare framgår att fortsatt drift är beroende av ett framgångsrikt resultat för den reviderade rekaptaliseringsplanen. Vid tidpunkten för avgivandet av denna delårsrapport har inte dessa aktiviteter slutförts. Tills slutfört, tyder detta förhållande på att det finns väsentliga osäkerhetsfaktorer som kan leda till betydande tvivel om företagets förmåga att fortsätta verksamheten.

Stockholm den 25 augusti 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

TRAFIKTALSINFORMATION

REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	1 186	7 749	-84,7 %	10 429	20 369	-48,8 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	982	10 495	-90,6 %	11 746	25 611	-54,1 %
ASK, säteskilometer (milj.)	1 910	13 279	-85,6 %	18 575	35 172	-47,2 %
Kabinfaktor	51,4 %	79,0 %	-27,6'	63,2 %	72,8 %	-9,6'
Passageraryield, valutajusterad	1,38	0,95	+44,7 %	1,03	0,97	+6,0 %
Passageraryield, nominell	1,38	0,98	+39,9 %	1,03	0,98	+5,0 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,71	0,75	-5,8 %	0,65	0,71	-8,0 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,71	0,78	-9,0 %	0,65	0,72	-8,8 %
RASK, valutajusterad	0,93	0,80	+16,0 %	0,76	0,78	-2,9 %
RASK, nominell	0,93	0,83	+12,1 %	0,76	0,79	-3,7 %

¹⁾Siffror i procentenheter

TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Maj-jul 2020	Maj-jul 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2019-2020	Nov-jul 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	1 190	8 301	-85,6 %	10 676	21 222	-49,7 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	997	11 917	-91,6 %	12 500	27 965	-55,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	1 929	14 843	-87,0 %	19 442	37 761	-48,5 %
Kabinfaktor	51,7 %	80,3 %	-28,6'	64,3 %	74,1 %	-9,8'
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,80	-0,72	+147,8 %	-1,08	-0,81	+34,1 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-2,35	-0,73	+220,2 %	-1,11	-0,79	+40,1 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-1,62	-0,54	+201,4 %	-0,83	-0,62	+34,6 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-2,18	-0,55	+297,1 %	-0,86	-0,61	+41,1 %

¹⁾Siffror i procentenheter

SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Maj-jul 2020 vs. maj-jul 2019		Nov-jul 2019-2020 vs. nov-jul 2018-2019	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	-98,8 %	-94,5 %	-58,6 %	-50,6 %
Europa/Intraskand	-91,7 %	-87,8 %	-56,3 %	-50,9 %
Inrikes	-65,9 %	-57,9 %	-37,7 %	-29,7 %

PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Juli, 2020	Juli, 2019	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blockttimmar/dag	6,2	9,3	-33,6 %
Kabin, Blockttimmar/år	635	735	-13,7 %
Piloter, Blockttimmar/år	490	651	-24,7 %

Miljöeffektivitet	Juli, 2020	Juli, 2019	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	2 694	4 217	-36,1 %
Koldioxid per säteskilometer, gram	60,6	62,8	-3,5 %

FLYGPLANSFLOTTA

SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 JULI 2020

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/340/350	10,6	13	6		19	19			19	4	
Airbus A320-familjen	6,7	19	44		63	54	9		63	35	8
Boeing 737NG	14,9	25	23		48	48			48		
Bombardier CRJ	4,4			24	24			24	24		
ATR-72	7,0			8	8			8	8		
Summa	9,3	57	73	32	162	121	9	32	162	39	8

Flygplan på fast order 2020–2024 per 31 juli 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Summa
Airbus A320neo	2	3	12	17	6	40
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350		4				4
Summa	3	8	13	17	6	47



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	31 jul 2020	31 okt 2019	31 jul 2019
Avkastning på investerat kapital (ROIC), rullande 12 månader ¹	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap ¹	38 %	39 %	34 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader ¹	-250 %	14 %	8 %
Soliditet ²	-3 %	16 %	10 %
Finansiell nettoskuld, MSEK ²	28 917	328	1 137
Skuldsättningsgrad ²	-21,09	0,06	0,37
Räntetäckningsgrad ¹	-9,1	2,5	1,8

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16.

Se mer detaljer i not 1.

SAS beräknar olika alternativa nyckeltal, APM (Alternative Performance Measures, APM-mått), vilka kompletterar de mått som definieras i tillämpliga regler för finansiell rapportering. Nyckeltalen underlättar jämförelser mellan olika perioder och används för intern analys av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning och anses därmed också ge externa intressenter som investerare, analytiker, ratinginstitut och andra värdefull information. För definitioner, se avsnitt Definitioner och begrepp. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på www.sasgroup.net under Investor relations.

RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Feb–apr 2020	Feb–apr 2019	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Aug–okt 2019	Aug–okt 2018
Intäkter	9 707	9 405	5 264	9 871	2 507	13 401	13 435	12 678
EBITDAR	662	746	-1 890	174	-281	2 998	2 631	2 044
EBITDAR-marginal	6,8 %	7,9 %	-35,9 %	1,8 %	-11,2 %	22,4 %	19,6 %	16,1 %
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-3 315	-1 130	-2 729	1 570	1 187	920
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %	-63,0 %	-11,4 %	-108,9 %	11,7 %	8,8 %	7,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-3 722	-1 216	-2 071	1 490	1 096	789
Periodens resultat	-861	-469	-3 470	-933	-2 365	1 162	861	623
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724	-3 714	-1 211	-784	1 495	1 226	822
Resultat per stamaktie (SEK)	-2,33	-1,25	-9,15	-2,44	-6,18	3,04	2,19	1,56
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 060	-2 566	-5 059	1 473	-2 016	140	-309	658
Medelantal anställda (FTE)	10 364	10 292	7 988	10 260	4 937	10 639	10 587	10 334

DEFINITIONER OCH AKTIEÄGAREINFORMATION

SAS använder olika nyckeltal, inklusive alternativa nyckeltal (APM), för intern analys och extern kommunikation av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning. Syftet med dessa alternativa nyckeltal är att visa verksamhetsanpassade mått som i tillägg till övriga nyckeltal ger olika intressenter möjlighet att än bättre bedöma och värdera SAS historiska, nuvarande och framtida utveckling och ställning.

AEA – The Association of European Airlines. En sammanslutning av de största europeiska flygbolagen.

AOC (Air Operator Certificate) – Flygoperativt tillstånd.

ASK, offererade säteskilometer – Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

ATK, Offererade tonkilometer – Antalet tillgängliga kapacitetston för transport av både passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i km som kapaciteten flygs.

Avkastning på eget kapital – Periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget i relation till genomsnittligt eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytande.

Avkastning på investerat kapital (ROIC) – Rörelseresultat plus schablonmässig räntedel motsvarande 33 % av operationella leasingkostnader, netto i relation till summa genomsnittligt eget kapital, finansiell nettoskuld och netto kapitaliserade leasingkostnader (*7).

Betalda passagerarkilometer (RPK) – Se RPK.

Betalda tonkilometer (RTK) – Se RTK.

Blocktimmar – Avser tiden från det att flygplanet lämnar gate till dess att det ankommer vid gate.

Börsvärde – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

CAGR – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

CASK – Se enhetskostnad.

Code share – När ett eller flera flygbolags flygnummer anges i tidtabellen på en flygning, medan endast ett av bolagen utför själva flygningen.

EBIT – Rörelseresultat.

EBIT-marginal – Rörelseresultat (EBIT) dividerat med intäkterna.

EBITDA – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag och avskrivningar.

EBITDA-marginal – EBITDA dividerat med intäkterna.

EBITDAR – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag, avskrivningar och leasingkostnader för flygplan.

EBITDAR-marginal – EBITDAR dividerat med intäkterna.

EBT – Resultat före skatt.

EES – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Eget kapital per stamaktie – Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive preferenskapital och hybridobligationer i relation till totalt antal utestående stamaktier.

Enhetsintäkt – Se PASK.

Enhetskostnad (CASK) – Summa personalkostnader, övriga rörelsekostnader, leasingkostnader flygplan och avskrivningar justerade för valuta och jämförelsestörande poster, minskade med övriga rörelseintäkter per ASK (reguljär och charter).

Finansiell beredskap – Likvida medel, exklusive fordran övriga finansiella institut, samt outnyttjade kreditfaciliteter i relation till fasta kostnader. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personal- och övriga rörelsekostnader, exklusive kostnader för flygbränsle och luftfartsavgifter, samt leasingkostnader flygplan.

Finansiell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en

skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

Finansiell nettoskuld – Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto.

FTE – Medelantal anställda.

IATA – International Air Transport Association. En global sammanslutning med nästan 300 flygbolag.

ICAO – International Civil Aviation Organization. FN:s fackorgan för internationell civil luftfart.

Interline-intäkter – Biljettavräkning mellan flygbolag.

Intresseföretag – Företag där SAS koncernens ägarandel uppgår till minst 20 % och högst 50 %.

Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – Summa finansiell nettoskuld, genomsnitt och kapitaliserade leasingkostnader, netto, 12 månader, genomsnitt i relation till EBITDAR.

Jämförelsestörande poster – I syfte att underlätta jämförelse av SAS underliggande resultat i olika perioder identifieras jämförelsestörande poster. Dessa poster utgörs av nedskrivningar, omstruktureringarkostnader, realisationsresultat och övriga jämförelsestörande poster. De uppstår till följd av specifika händelser och är poster som såväl ledning som externa bedömare beaktar vid analys av SAS. Genom att redovisa resultat exklusive jämförelsestörande poster visas det underliggande resultatet vilket underlättar jämförbarhet mellan olika perioder.

Kabinfaktor – RPK dividerat med ASK. Beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga platser.

Kapitalandelsmetoden – Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade överrespektive undervärden.

Kapitaliserade leasingkostnader (*7) – Den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing, netto multiplicerad med sju.

Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie – Kassaflöde från den löpande verksamheten i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

Koldioxid (CO₂) – En färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen. Flygindustrins koldioxidutsläpp minskas genom en övergång till mer flygbränsleeffektiva flygplan.

LCC – Low Cost Carrier. Lågkostnadsbolag.

NPV – Nuvärde. Används bland annat vid beräkning av den kapitaliserade framtida kostnaden för operationell flygplansleasing.

Nyttjanderättstillgångar (RoU) – Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. Se mer information i not 1.

Offererade säteskilometer – Se ASK.

Offererade tonkilometer – Se ATK.

Operationell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämföras med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

PASK, enhetsintäkt – Passagerarintäkter dividerat med ASK (reguljär).

Preferenskapital – Preferenskapital, motsvarande inlösningsbeloppet för 2 101 552 preferensaktier till 105 % av teckningskursen 500 kronor, uppgick till 1 103 MSEK. Samtliga preferensaktier upplöstes i december 2018.

RASK – Totala trafikintäkter dividerat med total ASK (reguljär+charter).

Regularitet – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

Resultat per stamaktie (EPS) – Periodens resultat hänförligt till moderföretagets ägare med avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

SAS, Skandinaviens ledande flygbolag, har 30 miljoner resenärer per år, som flyger till, från och inom Skandinavien. Vi kopplar ihop våra tre knutpunkter – Köpenhamn, Oslo och Stockholm – med över 125 resmål i Europa, USA och Asien. Våra skandinaviska värderingar inspirerar oss i vårt hållbarhetsarbete och SAS strävar efter att vara världsledande inom hållbart flyg. Vi ska till år 2025 minska de totala koldioxidutsläppen med 25 procent exempelvis genom att använda mer hållbart flygbränsle och våra moderna flygplan. Förutom flygverksamheten, erbjuder SAS mark tjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster. SAS är en av grundarna av Star Alliance™ och tillsammans med partnerbolagen erbjuds nästan 19 000 dagliga flyg till mer än 1 300 destinationer runt om i världen.

SAS AB är moderföretaget i SAS och är noterat på börserna i Stockholm (primärnotering), Köpenhamn och Oslo. Huvuddelen av verksamheten och tillgångarna ligger i SAS Konsortiet med undantag för SAS Cargo och SAS Ground Handling, som är direktägda av SAS AB.

FINANSIELL KALENDER

Månatlig trafikalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på www.sasgroup.net under Investor Relations.

3 december 2020	Bokslutskommuniké (nov 2019–okt 2020)
Januari/februari 2021	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2019/2020
25 februari 2021	Delårsrapport 1 (nov 2020–jan 2021)
27 maj 2021	Delårsrapport 2 (feb 2021–apr 2021)
1 september 2021	Delårsrapport 3 (maj 2021–jul 2021)
30 november 2021	Bokslutskommuniké (nov 2020–okt 2021)
Januari/februari 2022	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2020/2021

INVESTOR RELATIONS



IR-kontakt

Michel Fischier, Vice President Investor Relations
Tel: +46 70 997 0673
E-post: investor.relations@sas.se

RPK, Betalda passagerarkilometer – Antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som de flyger.

RTK, Betalda tonkilometer – Antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.

Räntetäckningsgrad – Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Rörelsekapital – Summan av ej räntebärande omsättningstillgångar och ej räntebärande finansiella anläggningstillgångar exklusive kapitalandelar i intresseföretag och andra värdepappersinnehav minus ej räntebärande skulder.

Sale and leaseback – Försäljning av en tillgång (flygplan, fastighet etc.) som sedan hyrs tillbaka.

Skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

Soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning.

Sysselsatt kapital – Totalt kapital enligt balansräkningen med räntefria skulder frånräknade.

Total kabinfaktor – RTK dividerat med ATK.

WACC – Genomsnittlig total kapitalkostnad, består av den genomsnittliga kostnaden för skulder, eget kapital och operationell flygplansleasing. Finansieringskällorna beräknas och vägs i enlighet med dagens marknadsvärde för eget kapital och skulder samt kapitaliserat nuvärde för kostnaden för operationell flygplansleasing.

Wet lease-avtal – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

Yield – Passagerarintäkter dividerat med RPK (reguljär).

CONTINUED NEGATIVE IMPACT OF COVID-19

MAY 2020–JULY 2020

- Revenue: MSEK 2,507 (13,401)
- Income before tax (EBT): MSEK -2,071 (1,490)
- Income before tax and items affecting comparability: MSEK -784 (1,495)
- Net income for the period: MSEK -2,365 (1,162)
- Earnings per common share: SEK -6.18 (3.04)

SIGNIFICANT EVENTS DURING THE QUARTER

- SAS signs a SEK 3.3bn revolving credit facility agreement
- SAS presents a revised business plan including measures to tackle the effects of the COVID-19 pandemic and revised sustainability goals
- SAS presents a recapitalization plan to remedy the liquidity shortage and the negative equity caused by the COVID-19 outbreak

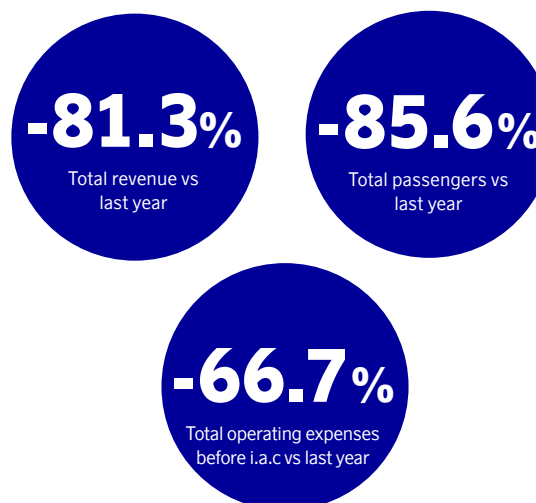
SIGNIFICANT EVENTS AFTER QUARTER END

- SAS presents a revised recapitalization plan supported by shareholders representing 35.6% of shares and the noteholders committee. The plan is also approved by the European Commission

NOVEMBER 2019–JULY 2020

- Revenue: MSEK 17,478 (32,677)
- Income before tax (EBT): MSEK -6,880 (-302)
- Income before tax and items affecting comparability: MSEK -5,576 (-440)
- Net income for the period: MSEK -6,696 (-240)
- Earnings per common share: SEK -17.66 (-0.65)

KEY FIGURES – THIRD QUARTER 2020



“SAS is determined to continue as Scandinavia’s leading airline as the world recovers from the COVID-19 pandemic.”

Rickard Gustafson, President and CEO

FINANCIAL SUMMARY

MSEK, unless noted otherwise	Q3	Q3	Q1–Q3	Q1–Q3
	May–Jul 2020	May–Jul 2019	Nov–Jul 2019–2020	Nov–Jul 2018–2019
Revenue	2,507	13,401	17,478	32,677
Operating income (EBIT)	-2,729	1,570	-6,811	-21
Operating income (EBIT) margin	-108.9%	11.7%	-39.0%	-0.1%
Income before tax (EBT)	-2,071	1,490	-6,880	-302
Income before tax and items affecting comparability	-784	1,495	-5,576	-440
Net income for the period	-2,365	1,162	-6,696	-240
Cash flow from operating activities	-961	457	-2,163	2,119

	31 Jul 2020	31 Oct 2019	31 Jul 2019
Return on invested capital ¹	-14%	8%	7%
Adjusted financial net debt/EBITDAR ¹	50.8x	3.7x	3.8x
Financial preparedness ¹	38%	39%	34%
Equity/assets ratio ²	-3%	16%	10%
Earnings per common share (SEK) ²	-17.66	1.54	-0.65
Shareholders' equity per common share, SEK ²	-7.50	10.12	8.03

¹ Calculation based on 12-month rolling numbers. Key ratio is based on financial statements excluding IFRS 16.

² Key ratio for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16. 9 months to 31 July and 12 months to 31 October.

This information is information that SAS AB is obliged to disclose pursuant to the EU Market Abuse Regulation. The information was submitted by Michel Fischier for publication on 25 August 2020 at 8:00 a.m. CEST.

CONTINUED NEGATIVE IMPACT OF COVID-19

We are encouraged to see that demand is slowly returning as we continue to ramp-up our operations. So far, the demand for air travel has developed in line with our expectations, with domestic traffic leading the way. Simultaneously we are making good progress in adapting our cost structure to a market defined by lower demand. Although there are significant challenges ahead, I am confident that SAS will return as a sustainable and profitable airline following a successful implementation of the recapitalization plan. Aviation fulfils a vital part of Scandinavia's infrastructure, and is important to enable connectivity to the rest of the world as demand returns.

FINANCIAL SUMMARY

The coronavirus and travelling restrictions has led to a collapse in the demand for air travel. Consequently, the number of passengers traveling with SAS dropped 86% and total revenue decreased 81% in the quarter. Domestic travel has rebounded more quickly than other parts of our business and accounts for most of our quarterly revenue.

Despite our immediate measures to reduce costs to adapt to a new reality, the cost reduction of 67% did not offset the sharp decline in revenue. As a result, earnings before tax came in at SEK -2.1 billion, some SEK 3.6 billion below last year. The result was positively impacted by SEK 840 million from a strengthening of the Swedish krona, primarily against the US dollar. However, in line with other airlines, the negative

development in aircraft valuations necessitated a SEK 1,040 million write down of some aircraft assets.

Our focus on preserving cash is evident through a monthly operating cash burn of SEK 320 million. This is of course significantly worse than last year but below the range we presented in the second quarter, and we will continue to monitor cash burn as we slowly continue to ramp-up operations. At the end of the third quarter our cash position was SEK 6.2 billion, which includes the SEK 3.3 billion drawn under the credit facility guaranteed by the Danish and Swedish states.

CUSTOMER DEMAND SLOWLY INCREASING

Demand continues to return slowly and in line with the estimated ramp-up plan we presented in the second quarter. In the quarter, demand was centered around domestic travel and attractive European summer destinations. In July, SAS operated 8,700 departures representing some 25% of prior year available seat kilometers. This is an increase of some 20 percentage points compared to the first month of this quarter. During the fourth quarter, we will continue to ramp-up production and we expect to reach 30% -40% of prior year available seat kilometers by the end of Q4.

Despite the slow but ongoing recovery as noted in our traffic figures, demand going forward remains uncertain and is heavily dependent on the easing of travel restrictions as well as passenger confidence and willingness to travel. Furthermore, it is difficult to



Rickard Gustafson, President and CEO.

predict how demand will evolve during the coming fall and winter due to changed customer behavior with bookings being made closer to the date of travel. Our current expectation is that the ramp-up phase for the airline industry may last until 2022 before demand can reach more normalized levels, with a return to pre COVID-19 levels a few years thereafter.

PROGRESS ON REVISED BUSINESS PLAN

SAS continues to make progress with its revised business plan, which is based on four building blocks: To be the preferred airline for Scandinavia's frequent travelers; to transition to a hyper modern single-type fleet; to establish a fully competitive operating model, and; to achieve global leadership in sustainable aviation. During the quarter several milestones were reached.

Almost 4,000 redundancies (of approximately 5,000 in total) have now been concluded and local employment agreements are being renegotiated. In July, we signed an agreement to outsource ground handling operations in both Gothenburg and Malmö, concentrating our operations to the three main hubs in Copenhagen, Oslo and Stockholm. Even though the initiatives regarding our work force are difficult and unfortunate, these measures are unavoidable and necessary to safeguard SAS for the future.

Through constructive dialogue with Airbus, we have managed to defer 8 A320neo and 2 A350-900 aircraft deliveries. These deferrals are important as they reduce our capital expenditures for 2021–2024 and

better align deliveries of new aircraft with the expected return in demand. We are still committed to achieving a single-type fleet operation by 2023, based on new Airbus aircraft that will provide lower fuel consumption and reduced maintenance costs compared with our current fleet composition. Furthermore, we have made progress on our ambitious sustainability goals by accelerating the phase out of older and less fuel-efficient aircraft. We have also renegotiated agreements with several suppliers, including wet-lease providers. The new agreements will lead to lower costs and increased flexibility, through a higher share of variable costs going forward.

We have introduced new procedures to ensure that our customers experience the safest travel experience possible and continue to provide an attractive time-table for travelers to, from and within Scandinavia. At the same time, we regret that many customers are still waiting for refunds from canceled flights. I would like to emphasize that our customers that are entitled to refunds will be refunded, and we have increased our capacity to handle the large number of cancellations in these unprecedented circumstances.

PROGRESS ON RECAPITALIZATION PLAN

Despite our own efforts, the COVID-19 pandemic has resulted in a need to remedy the liquidity situation and the negative equity caused by the outbreak. During the quarter SAS reached an agreement in principle with the noteholders committee representing a large proportion of the holders of SAS bonds and hybrid notes. Furthermore, the governments of Denmark and

Sweden have now approved the revised recapitalization plan, which has also been approved by the European Commission under applicable State aid rules framework.

The next steps of the plan are to obtain a vote in favor of the offer from the bond and hybrid holders at the noteholders meeting on September 2, and a vote in favor of the recapitalization plan at the extraordinary shareholders' meeting scheduled for September 22. The entire revised Recapitalization plan is expected to be completed early November.

SAS plays a vital role in connecting the Scandinavian countries to the rest of the world, as well as being an important infrastructure provider within the region. By focusing on rebuilding our domestic and intra-Scandinavian presence, we have been able to increase capacity ahead of competition. I am grateful that our major shareholders have decided to support SAS and trust that others will do the same in these unprecedented times. SAS is determined to continue as Scandinavia's leading airline as the world recovers from the COVID-19 pandemic.

On behalf of all of us at SAS, I'm looking forward to once again welcoming you onboard on one of our flights soon!

Rickard Gustafson,
President and CEO
Stockholm, 25 August 2020

COMMENTS ON SAS' INTERIM FINANCIAL STATEMENTS

INCOME STATEMENT, SUMMARY, Q1-Q3 2020

MSEK Income statement	Nov-Jul 19-20	Nov-Jul 18-19	Change vs LY	Currency effects	Change vs LY (Curr. adj)
Revenue	17,478	32,677	-15,199	-287	-14,912
Total operating expenses	-24,289	-32,698	8,409	242	8,167
EBIT	-6,811	-21	-6,790	-45	-6,745
EBT	-6,880	-302	-6,578	845	-7,423

ESTIMATED COVID-19 EFFECTS, Q1-Q3 2020

MSEK	
Revenue	-16,222
Personnel expenses	1,495
Fuel expenses - volume	3,315
Fuel expenses - discontinued hedges	-1,240
Air traffic charges	1,426
Other external expenses	4,411
Depreciation	189
EBIT	-6,626

Revenue

Revenue totaled MSEK 17,478 (32,677), see Note 2. After adjustment for currency effects, revenue was down MSEK 14,912 year-on-year. The decrease in revenue is mainly related to low volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Currency-adjusted passenger revenue decreased 51.4%. The decrease was a result of lower scheduled capacity (ASK) which, based on the preceding year's circumstances, had a negative impact on revenue of MSEK 11,915. The lower load factor had a negative effect of MSEK 1,411. The higher yield had a positive impact of MSEK 504 on passenger revenue.

Currency-adjusted cargo revenue decreased MSEK 448 and currency-adjusted charter revenue was MSEK 833 lower. Other traffic revenue (currency-adjusted) was MSEK 660 lower. The decrease in revenue for the first 9 months mainly related to lower volumes during the second and third quarter following the spread of the COVID-19 pandemic.

Other operating revenue (currency-adjusted) was MSEK 149 lower year-on-year, mainly as a consequence of the spread of the COVID-19 pandemic.

Operating expenses

Personnel expenses amounted to MSEK -6,234 (-7,325). After adjustment for currency and items affecting comparability, personnel expenses decreased MSEK 1,246 year-on-year. The decrease mainly related to COVID-19 effects of MSEK 1,495, which included MSEK 675 of support received from the governments of Denmark and Sweden for temporary lay-offs, as well as lower personnel expenses due to lower production volume. Salary increases have affected the costs by approximately MSEK 234.

Fuel expenses amounted to MSEK -4,855 (-6,892). Adjusted for currency, jet fuel costs decreased 31.7%. Volume effects had a positive impact on costs of MSEK 3,161. Lower jet fuel prices had a positive impact of MSEK 464. Hedge effects had a negative impact of MSEK 1,319 year-on-year, of which MSEK 1,240 related to hedge relationships that have been discontinued in the second quarter as they have ceased to meet the qualification criteria. The effect on accruals was MSEK -48.

Air traffic charges amounted to MSEK -1,602 (-3,015). Adjusted for currency, air traffic charges decreased 46.8%. The decrease pertained mainly to lower traffic volumes and reduced traffic charges during the second and third quarter following the COVID-19 pandemic.

Other external expenses amounted to MSEK -6,376 (-14,145), see Note 3. As a result of IFRS 16 being implemented on 1 November 2019, leasing costs for aircraft are included in other external expenses. Fuel expenses and air traffic charges are no longer included and are instead presented as separate line items in the income statement. The comparative year has also been reclassified. For detailed information on the changes, see Note 1. Year-on-year, other external expenses (currency-adjusted) decreased MSEK 7,387. The decrease pertained mainly to leasing costs for aircraft, properties and ground handling equipment that, following the adoption of IFRS 16, are no longer recognized as other external expenses, with the exception of short-term leases. Other year-on-year changes pertained mainly to a decrease in costs for handling, selling and distribution, and technical maintenance. Currency-adjusted handling costs and selling and distribution costs decreased MSEK 881 and MSEK 829 respectively, mainly relating to the spread of the COVID-19 pandemic. Technical maintenance costs (currency-adjusted) decreased MSEK 753, relating to the COVID-19 pandemic and the introduction and delivery of new aircraft. Wet-lease expenses decreased MSEK 357 (currency-adjusted) primarily due to lower production as a result of COVID-19.

Depreciation, amortization and impairment amounted to MSEK -5,225 (-1,422), an increase of MSEK 3,803 year-on-year. The increase mainly related to impairment of aircraft of MSEK 1,040 and the adoption of IFRS 16, where depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 2,710, see notes 1 and 4.

Financial net

Financial income and expenses amounted to net MSEK -69 (-281), representing a decrease in net expenses of MSEK 212 year-on-year. The decrease pertained mainly to the adoption of IFRS 16, where currency revaluations on the lease liability had a positive impact of MSEK 890. Interest expenses on the lease liability had a negative impact of MSEK 525, see note 5.

Impact from IFRS 16

The adoption of IFRS 16 had a positive impact of MSEK 574 on Income before tax (EBT) in the first nine months of the fiscal year. The expenses impacted in the income statement are operating expenses, depreciation and financial net.

Operating expenses were positively impacted by an amount of MSEK 2,919, since lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment are no longer recognized in the income statement. Depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 2,710 and the financial net was positively impacted by an amount of MSEK 365, relating to positive currency revaluations of MSEK 890 and interest expenses of MSEK 525. For more information on the impact of IFRS 16, see Note 1.

Net income for the period

Operating income amounted to MSEK -6,811 (-21) and EBT amounted to MSEK -6,880 (-302). The year-on-year decrease in EBT pertained mainly to the impact from the spread of the COVID-19 pandemic.

Net income for the period was MSEK -6,696 (-240) and the tax income was MSEK 184 (62). No deferred tax income has been accounted for related to tax loss carryforwards incurred in the second or third quarter. Year-on-year, foreign exchange rates had a negative impact on revenue of MSEK 287 and a positive effect

on operating expenses of MSEK 242. Foreign exchange rates thus had a negative impact on operating income of MSEK 45. Net financial items were positively impacted by currency items amounting to MSEK 890. In total, currency effects had a net positive impact of MSEK 845 on EBT.

Items affecting comparability

Total items affecting comparability amounted to MSEK -1,304 (138) during the period. Of total items affecting comparability MSEK -1,040 (-93) relates to impairment of certain aircraft, A330/A340/A319 and 737NG. MSEK -263 (-29) relates to restructuring costs for personnel and MSEK -1 (112) relates to a capital loss/gain from aircraft transactions. The other items in the first nine months last year related to a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes in China.

INCOME STATEMENT, SUMMARY – Q3 2020

MSEK Income statement	May-Jul 19-20	May-Jul 18-19	Change vs LY	Currency effects	Change vs LY (Curr. adj)
Revenue	2,507	13,401	-10,894	-446	-10,448
Total operating expenses	-5,236	-11,831	6,595	269	6,326
EBIT	-2,729	1,570	-4,299	-177	-4,122
EBT	-2,071	1,490	-3,561	840	-4,401

ESTIMATED COVID-19 EFFECTS, Q3 2020

MSEK	
Revenue	-10,712
Personnel expenses	978
Fuel expenses-volume	2,239
Fuel expenses - discontinued hedges	0
Air traffic charges	919
Other external expenses	2,943
Depreciation	128
EBIT	-3,505

Revenue

Revenue totaled MSEK 2,507 (13,401), see Note 2. After adjustment for currency effects, revenue was down MSEK 10,448 year-on-year. The decrease in revenue is mainly related to low volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Currency-adjusted passenger revenue decreased 86.5%. The decrease was a result of lower scheduled capacity (ASK) which, based on the preceding year's circumstances, had a negative impact on revenue of MSEK 8,328. The lower load factor had a negative effect of MSEK 726. The higher yield had a positive impact of MSEK 418 on passenger revenue.

Currency-adjusted cargo revenue decreased MSEK 149 and currency-adjusted charter revenue was MSEK 780 lower. Other traffic revenue (currency-adjusted) was MSEK 568 lower. The decrease in revenue pertained mainly to lower volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Other operating revenue (currency-adjusted) was MSEK 315 lower year-on-year, mainly as a consequence of the spread of the COVID-19 pandemic.

Operating expenses

Personnel expenses amounted to MSEK -1,664 (-2,504). After adjustment for currency and items affecting comparability, personnel expenses decreased MSEK 984 year-on-year. The decrease mainly related to COVID-19 effects of MSEK 978, which included MSEK 432 of support received from the governments of Denmark and Sweden for temporary lay-offs, as well as lower personnel expenses due to lower production volume. Salary increases have affected the costs by approximately MSEK 49.

Fuel expenses amounted to MSEK -331 (-2,750). Adjusted for currency, jet fuel costs decreased 88.0%. Volume effects had a positive impact on costs of MSEK 2,180. Lower jet fuel prices had a positive impact of MSEK 131. Hedge effects had a positive impact of MSEK 154 year-on-year and the effect on accruals was MSEK -36.

Air traffic charges amounted to MSEK -162 (-1,138). Adjusted for currency, air traffic charges decreased 85.3%. The decrease pertained mainly to lower traffic volumes following the COVID-19 pandemic.

Other external expenses amounted to MSEK -631 (-4,996), see Note 3. As a result of IFRS 16 being implemented on 1 November 2019, leasing costs for aircraft are included in other external expenses. Fuel expenses and air traffic charges are no longer included and are instead presented as separate line items in the income statement. The comparative year has also been reclassified. For detailed information on the changes, see Note 1. Year-on-year, other external expenses (currency-adjusted) decreased MSEK 4,205. The decrease mainly related to leasing costs for aircraft, properties and ground handling equipment that, following the adoption of IFRS 16, are no longer recognized as other external expenses, with the exception of short-term leases. Other changes year-on-year mainly related to costs for handling, selling and distribution and technical maintenance.

Currency-adjusted handling costs, and selling and distribution costs decreased MSEK 565 and MSEK 561 respectively, mainly related to the spread of the COVID-19 pandemic. Technical maintenance costs decreased MSEK 475 mainly related to the spread of the COVID-19 pandemic and the introduction and delivery of new aircraft. Wet-lease expenses decreased MSEK 310 (currency-adjusted) primarily due to lower production as a result of COVID-19.

Depreciation, amortization and impairment amounted to MSEK -2,448 (-548), an increase of MSEK 1,900 year-on-year. The increase mainly related to impairment of aircraft of MSEK 1,040 and the adoption of IFRS 16, where depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 928, see notes 1 and 4.

Financial net

Financial income and expenses amounted to net MSEK 658 (-80), representing a decrease in net expenses of MSEK 738 year-on-year. The decrease pertained mainly to the adoption of IFRS 16, where currency revaluations on the lease liability had a positive effect of MSEK 1,004. Interest expenses on the lease liability had a negative impact of MSEK 178, see Note 5.

Impact from IFRS 16

The adoption of IFRS 16 had a positive impact of MSEK 884 on Income before tax (EBT) in the third quarter. The expenses impacted in the income statement are operating expenses, depreciation and financial net.

Operating expenses were positively impacted by an amount of MSEK 986, since lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment are no longer recognized in the income statement. Depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 928 and the financial net was positively impacted by an amount of MSEK 826, relating to positive currency revaluations of MSEK 1,004 and interest expenses of MSEK 178. For more information on the impact of IFRS 16, see Note 1.

Net income for the period

Operating income amounted to MSEK -2,729 (1,570) and EBT amounted to MSEK -2,071 (1,490). The year-on-year decrease in EBT pertained mainly to the impact from the spread of the COVID-19 pandemic.

Net income for the period was MSEK -2,365 (1,162) and the tax expense was MSEK -294 (-328). No deferred tax income has been accounted for related to tax loss carryforwards incurred in the third quarter.

Year-on-year, foreign exchange rates had a negative impact on revenue of MSEK 446 and a positive effect on operating expenses of MSEK 269. Foreign exchange rates thus had a negative impact on operating income of MSEK 177. Net financial items were positively impacted by currency items amounting to MSEK 1,017. In total, currency effects had a net positive impact of MSEK 840 on EBT.

Items affecting comparability

Total items affecting comparability amounted to MSEK -1,287 (-5) during the period. Of total items affecting comparability MSEK -1,040 (-93) related to impairment of certain Aircraft, A330/A340/A319 and 737NG. MSEK -246 (-16) relates to restructuring costs for personnel and MSEK -1 (104) to a capital gain/loss from aircraft transactions.

BALANCE SHEET & FINANCIAL POSITION

Assets

Intangible and tangible assets increased MSEK 3,040 since October 31. Changes for the period included investments of MSEK 7,310, amortization, depreciation and impairment of MSEK -2,515 and other effects of MSEK -1,755. The amount for investments included three new Airbus A320neos and four new Airbus A350. Other aircraft investments comprised capitalized expenditures for engine maintenance, modifications and advance payments to Airbus. Other effects included capitalized interest on prepayments and translation differences.

Right-of-use assets increased MSEK 1,159 during the period. The transition impact on 1 November 2019

was MSEK 16,718. The increase of MSEK 1,159 did not include the transition impact. Investments amounted to MSEK 3,173, mainly related to new aircraft lease agreements. Changes in indexation and modification in underlying agreements increased the asset by MSEK 722, and depreciation was MSEK -2,710. Currency impacted with MSEK -26. For more information, see Note 1.

Financial assets increased MSEK 1,180, mainly due to an increase in restricted accounts and a net increase in SAS' defined-benefit pension plans.

Deferred tax assets increased MSEK 8. No deferred tax asset has been accounted for related to tax loss carry-forwards incurred in the second or third quarter.

Current receivables decreased MSEK 1,339. This decrease was mainly attributable to lower accounts receivable.

Cash and cash equivalents were MSEK 6,244 (7,348) at 31 July 2020. Unutilized contracted credit facilities amounted to MSEK 2,700 (2,877). Financial preparedness amounted to 38% (34) of SAS' fixed costs.

Shareholders' equity and liabilities

Shareholders' equity decreased MSEK 6,743 to MSEK -1,371. The decrease pertained mainly to net income of MSEK -6,696, changes in cash-flow hedges of MSEK -253 and the positive actuarial effect on defined-benefit pension plans of MSEK 438.

Non-current liabilities increased MSEK 17,764 and *current liabilities* increased MSEK 7,400 including the impact of IFRS 16. The total increase in liabilities excluding the effect of IFRS 16 was MSEK 8,484 and was mainly due to higher interest-bearing loans.

For more information regarding the impact of IFRS 16, see Note 1.

Interest-bearing liabilities

On 31 July 2020, interest-bearing liabilities amounted to MSEK 37,773, up MSEK 26,490 since 31 October 2019, of which the transition effect of IFRS 16 was MSEK 16,503. New loans and amortization for the period were MSEK 11,181 and MSEK 918 respectively. New loans and amortization of lease liabilities were MSEK 3,896 and MSEK 2,226 respectively. The change in gross debt since 31 October 2019 included a negative change in the fair value of derivatives, which increased liabilities MSEK 786. Currency revaluations decreased liabilities MSEK 2,987, and accrued interest and other items increased liabilities MSEK 255.

Financial net debt

At 31 July 2020, the financial net debt amounted to MSEK 28,917, an increase of MSEK 28,589 since 31 October 2019. Excluding the MSEK 16,503 transition effect of IFRS 16, the increase was MSEK 12,086. The increase was primarily due to a negative cash flow before financing activities, new lease liabilities of MSEK 3,896, negative value of financial derivatives offset by a positive currency revaluation.

Key ratios

IFRS 16 has a significant impact on the income statement and balance sheet. Following SAS' transition approach, financial reporting published by SAS during FY 2020 will not include restated comparative information for FY 2019. Key ratios that are calculated on closing balances, and not rolling month numbers, will be based on the financial statements including IFRS 16 figures in FY 2020. See Note 1 for more information.

At 31 July 2020, the return on invested capital (ROIC) was -14%, down 22 percentage points since 31 October 2019. The decrease was mainly due to a lower adjusted EBIT.

Financial preparedness was 38% at the end of this quarter, which is in line with the financial preparedness on 31 October 2019. The reason for being on the same level is that the lower cash position has been compensated by lower fixed costs.

The adjusted financial net debt/EBITDAR ratio changed to a multiple of 50.8. At 31 October 2019, the multiple was 3.7. The change is both related to increased adjusted financial net debt and lower EBITDAR.

At 31 July 2020, the equity/assets ratio was -3%, down from 16% at 31 October 2019. The decrease was attributable to the negative development in equity, primarily the net income of MSEK -6,696 and changes in cash-flow hedges of MSEK -253, combined with the adoption of IFRS 16 that has a significant impact on the balance sheet.

CASH-FLOW STATEMENT

Cash flow for the first nine months amounted to MSEK -2,516 (-2,409). Cash and cash equivalents amounted to MSEK 6,244, compared with MSEK 8,763 at 31 October 2019.

Cash flow from operating activities

Cash flow from operating activities before changes in working capital amounted to MSEK -1,864 (605) in the first nine months of the fiscal year. On 1 November, SAS adopted IFRS 16, which means that amortization of lease liabilities pertaining to operationally leased assets, primarily aircraft, as of the current financial year are reported in cash flow from financing activities. Last year, leasing costs were included in cash flow from operating activities (see also Note 1). Furthermore, income before tax was significantly lower than last year due to the COVID-19 situation.

Changes in working capital tended to be positive in the first nine months but were negative this year and amounted to MSEK -299 (1,514). A major reason for the negative change was the decline in the unearned transportation liability.

Investing activities

Investments totaled MSEK 7,310 (4,735), of which MSEK 7,176 (4,630) pertained to aircraft. These included delivery payments for three new Airbus A320neos and four Airbus A350s. Other aircraft investments comprised capitalized expenditure for aircraft maintenance, modifications and advance payments to Airbus.

One of the delivered Airbus A320neos was divested on the basis of a sale and leaseback agreement in Q3.

Financing activities

New loans amounted to MSEK 11,181 (1,821), while repayments totaled MSEK 918 (2,131). The new loans were related to aircraft financing. Amortization of lease liabilities (IFRS 16) were MSEK 2,226. Furthermore, cash flow from financing activities was negatively impacted by payments of derivatives and defined-benefit pension payments as well as payments of deposits and collateral.

PARENT COMPANY

The Parent Company SAS AB has limited intra-Group services. Revenue totaled MSEK 34 (41) and operating expenses MSEK -45 (-53). Net financial items amounted to MSEK -792 (-42) and the net income for the period was MSEK -809 (-43). Net financial items comprised a write down of shares in subsidiaries of MSEK 776.

LONG - TERM INCENTIVE PLAN

At 12 March 2020 the Annual General Meeting in SAS resolved in line with the Board's proposal to implement a long-term incentive plan for all full-time and part-time SAS employees (with the exception of Group Management). In terms of hedging arrangements, the AGM approved the Board's hedge proposal of entering into an equity swap agreement with a third party. SAS has not entered into any hedge agreement, and the incentive plan has no financial effect.

SEASONAL VARIATIONS

In the absence of COVID-19, demand in SAS' markets measured as revenue passenger kilometers (RPK), is seasonally low from November to April and at its peak from May to October. However, the share of advance bookings is greatest from January to May, which has a positive effect on working capital.

Seasonal fluctuations in demand impact cash flow and earnings differently. Passenger revenue is recognized when customers actually travel, while cash flow is positively impacted during months in which bookings increase. This means increased revenue in the high-traffic months from May to October. Since a substantial share of an airline's costs is fixed, earnings are impacted by fluctuations in revenue levels. As traffic is lower in the November to April period, the first and second quarters are seasonally the weakest quarters in terms of earnings in SAS' fiscal year. However, cash flow from operating activities is seasonally weak in the first and third quarters.

FINANCIAL TARGETS

SAS' overriding financial goal is to create shareholder value. To reach this goal, SAS works with its customer offering, efficiency enhancements and sustainability to provide the basis for long-term sustainable profitability. We operate in a capital-intensive industry that requires optimization of the capital structure. For this reason, SAS has three financial targets:

- Return on invested capital (ROIC): exceed 12% measured over a business cycle.
- Adjusted financial net debt/EBITDAR: multiple of less than three (3x).
- Financial preparedness: cash and cash equivalents and available credit facilities to exceed 25% of SAS' annual fixed costs.

The ROIC target corresponds with the capital markets' and SAS' internal assessment of SAS' weighted average cost of capital (WACC). This is also linked to SAS' dividend policy for holders of common shares, which stipulates that dividends can be paid when value is created through SAS' ROIC exceeding its WACC.

Gearing target – adjusted financial net debt/EBITDAR is a key ratio used by credit rating agencies and banks for assessing creditworthiness and includes the value of leased aircraft. The aim of maintaining a ratio with a multiple of less than three (3x) is aligned with SAS' ambition of improving the financial position and credit rating, and thereby lowering financing costs. The financial preparedness target is 25% of annual fixed costs. Normally, this covers SAS' unearned transportation revenue liability and also meets regulatory requirements regarding liquidity.

As part of the revised business plan SAS has reviewed its three financial targets. The targets are set to deliver on SAS overall long-term goal to create value for its shareholders and to deliver sustainable and profitable

growth through the cycle. SAS remains committed to the targets which will be adjusted to reflect IFRS 16. The revised financial targets will be implemented from the end of the current fiscal year:

- Post-tax Return on invested capital (ROIC) to exceed the post-tax Weighted Average Cost of Capital (WACC)
- Financial net debt/EBITDA to be a multiple of less than three and a half (3.5x)
- Financial preparedness to exceed 25% of SAS' annual fixed costs.

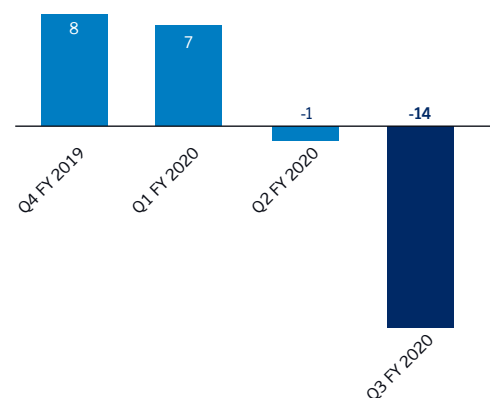
ENVIRONMENTAL GOALS

Society and our customers are increasingly demanding more sustainable solutions. This trend is expected to continue in the airline industry, with a focus on reducing emissions and more efficient use of resources.

Accordingly, we have set comprehensive and ambitious, short and long-term environment goals to drive our environmental work.

RETURN ON INVESTED CAPITAL (ROIC), 12-MONTH ROLLING, %

SAS has a target for the return on invested capital (ROIC) to exceed 12% measured over a business cycle.



Our 2025 goals (updated from 2030)

- 25% lower net CO₂ emissions compared with 2005 equivalent to all CO₂ emissions on SAS' flights within Scandinavia in 2019
- Increased usage of sustainable aviation fuels by up to 10%

EVENTS DURING THE QUARTER

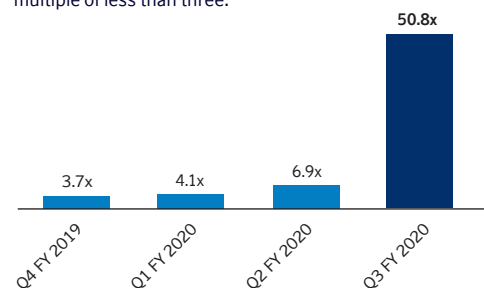
- SAS signs a SEK 3.3bn revolving credit facility agreement
- SAS presents a revised business plan including measures to tackle the effects of the COVID-19 pandemic and revised sustainability goals
- SAS presents a recapitalization plan to remedy the liquidity shortage and the negative equity caused by the COVID-19 outbreak
- Magnus Örnberg appointed as new Executive Vice President and Chief Financial Officer, starting the position on 1 September

EVENTS AFTER 31 JULY 2020

- SAS presents a revised recapitalization plan supported by shareholders representing 35.6% of shares and the noteholders committee. The plan is also approved by the European Commission

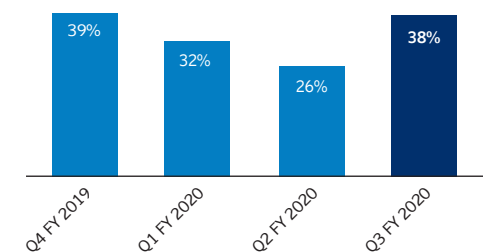
ADJUSTED FINANCIAL NET DEBT/EBITDAR

SAS has a target for the adjusted financial net debt/EBITDAR ratio to be a multiple of less than three.



FINANCIAL PREPAREDNESS, %

SAS has a target for financial preparedness, which is to exceed 25% of annual fixed costs.



RISKS AND UNCERTAINTIES

SAS works strategically to refine and improve its risk management. Risk management includes identifying new risks and known risks, such as COVID-19, changes in jet-fuel prices or exchange rates. SAS monitors general risks centrally, while parts of risk management are conducted in the operations and include identification, action plans and policies. For further information about risk management at SAS, refer to the most recently published annual report.

COVID-19

The current COVID-19 situation has significantly affected the whole aviation industry, including SAS. The primary areas where estimation of uncertainty has increased due to the current market conditions in the aviation industry include forecasts related to estimates on future demand. Additionally, described in the annual report 2018/19, pages 89–90, critical accounting estimates and key sources of estimation uncertainty include: Estimated useful lives of tangible fixed assets; Impairment of assets; Pensions; Deferred taxes; Undertakings pertaining to aircraft under operating leases and Litigations. Currency and

jet-fuel hedging is described below and going-concern related assumptions on page 17. SAS closely monitors on an ongoing basis the development of risks and uncertainties.

CURRENCY AND JET-FUEL HEDGING

Due to flight cancellations and the expected reduction in business operations as a result of the impact of COVID-19, SAS' forecasted financial exposures are more uncertain than under normal circumstances. Further changes to assumptions regarding future consumption and capacity could have a significant effect on the hedge levels.

Financial risks pertaining to changes in exchange rates and fuel prices are hedged with derivatives, which aim to counter short-term negative fluctuations and provide scope for adapting operations to long-term changes in levels.

The policy for jet-fuel hedging states that jet fuel should be hedged at an interval of 40–80% of anticipated volumes for the coming 12 months. The policy also allows hedging of up to 50% of the anticipated volumes for the period, 13–18 months.

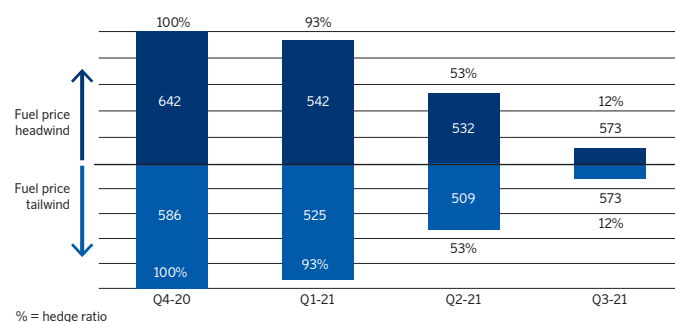
For the forthcoming 12 months, SAS has 54% of the fuel consumption hedged at an average maximum price of USD 574/Mt. If the fuel price goes below USD 536/MT for the forthcoming 12 months, 54% of SAS' fuel consumption would be hedged at an average price of USD 545/MT.

The graph to the left illustrates SAS' hedges for the following quarters. Hedging of SAS' future jet-fuel consumption is conducted through a combination of swaps and options.

Under current plans for flight capacity, the cost of jet fuel during the fiscal year 2020 is expected to be in line with the table in the middle, taking into account different fuel prices, USD rates and jet-fuel hedging. For foreign currency, the policy is to hedge 40–80%. At the end of the quarter, SAS had hedged 43% of its anticipated USD cash flow deficit for the next 12 months. SAS has hedged the USD deficit using forward contracts and currency options.

In terms of NOK, which is SAS' largest surplus currency, 78% was hedged for the next 12 months. Based on the currency exposure a weakening of the NOK against the SEK of 1% would generate a negative earnings impact of MSEK 22, excluding hedge effects.

HEDGING OF JET FUEL, USD/MT



SENSITIVITY ANALYSIS, JET FUEL COST NOV 2019-OCT 2020, SEK BILLION¹

Market price	Exchange rate SEK/USD				
	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0
USD 400/tonne	5.5	5.6	5.6	5.7	5.7
USD 500/tonne	5.5	5.6	5.6	5.7	5.7
USD 600/tonne	5.6	5.6	5.6	5.7	5.7
USD 700/tonne	5.6	5.7	5.7	5.7	5.8

¹ SAS' current hedging contracts for jet fuel at end of quarter have been taken into account. Jet-fuel cost in the statement of income does not include USD currency hedging effects. These effects are recognized under "Other operating expenses," since currency hedging is performed separately and is not linked specifically to its jet-fuel purchases.

A weakening of the USD against the SEK of 1% would generate a positive earnings impact of MSEK 73, excluding hedge effects, before any potential IFRS 16 effects.

With the introduction of IFRS 16, future leasing payments are recognized as an asset (Right-of-use) and a financial lease liability. Most of the right-of-use assets are denominated in SEK but the corresponding lease liabilities are denominated in foreign currencies, mainly USD. The currency exposure from recalculating USD liabilities into SEK is significant. Over the lease term the expenses following the adoption of IFRS 16 are equal to the expenses reported under IAS 17, but the impact from recalculating USD liabilities to SEK will create a higher volatility in the profit & loss. To mitigate the risk of having a volatile profit & loss, SAS applies hedge accounting.

Certain forecasted future USD revenue are hedged using the external USD denominated lease liabilities as hedging instrument. Changes in USD/SEK spot rate for the designated part of the USD denominated lease liability is recognized in other comprehensive income and reported as a separate component (cash flow hedge reserve) in equity. When the hedged expected cash flows impact profit or loss as revenue, the corresponding part of the cash flow hedge reserve is reclassified from OCI to profit or loss. In cases where hedge accounting is not possible, revaluation of USD denominated lease liabilities will impact financial net in the profit & loss.

Based on lease liabilities of approximately MUSD 1,600 and USD rate as of July 31, a weakening of the USD against the SEK of 1% would generate a positive earnings impact of approximately MSEK 75 in profit and loss and a positive effect in OCI of approximately MSEK 65.

LEGAL ISSUES

The European Commission's decision in November 2010 found SAS and many other airlines guilty of alleged participation in a global air cargo cartel in the 1999–2006 period and ordered SAS to pay a fine of MEUR 70.2. SAS appealed the decision in January 2011 and in December 2015, the Court of Justice of the European Union (CJEU) annulled the European Commission's decision including the MEUR 70.2 fine. The CJEU's ruling entered into force and the MEUR 70.2 fine was repaid to SAS at the beginning of March 2016. The European Commission took a new decision on the same issue in March 2017 and again imposed fines on SAS and many other airlines for alleged participation in a global air cargo cartel in the 1999–2006 period. The fine of MEUR 70.2 was the same as that imposed under the 2010 decision. SAS has appealed the European Commission's decision and a hearing was held in CJEU in July 2019. Judgement is expected in 2020.

As a consequence of the European Commission's decision in the cargo investigation in November 2010 and the renewal of that decision in March 2017, SAS and other airlines fined by the Commission are involved in various civil lawsuits initiated by cargo customers in countries including the Netherlands and Norway. SAS contests its responsibility in all these legal processes. Unfavorable outcomes in these disputes could have a significantly negative financial impact on SAS. Further lawsuits by cargo customers cannot be ruled out. No provisions have been made.

A large number of former cabin crew of SAS in Denmark are pursuing a class action against SAS at a Danish court, demanding additional payments from SAS to the Pension Improvements Fund for Cabin Crew (the CAU

fund) citing that the CAU fund is a defined-benefit supplementary plan. The City Court of Copenhagen, in a judgment in December 2016, rejected the cabin crew's demand for further payments into the CAU fund by SAS. The cabin crew appealed the judgment in January 2017 and court proceedings will take place in November 2020.

Following the SAS pilot strike in April-May 2019, affected passengers turned to SAS for standardized compensation under the Flight Compensation Regulation (EU 261/2004). SAS disputed its liability to compensate the passengers with reference to the strike being an extraordinary circumstance. In August 2019, the Swedish National Board for Consumer Disputes (Allmänna reklamationsnämnden) ruled in favor of SAS. The same assessment was made by the Norwegian Travel Complaint Handling Body (Transportklagenemnda) in October 2019. This notwithstanding, a number of passengers and claim firms have brought claims against SAS in national courts in several EU member states. In August 2019, a claim firm representing a large number of affected passengers initiated court proceedings in Denmark and Sweden against SAS, asking the courts to request a preliminary ruling from the CJEU on whether the strike was an extraordinary circumstance. The district court in Sweden referred the question to the CJEU in January 2020. In June 2020, the CJEU stayed the case until court ruling is delivered in a similar case against another airline. The proceedings in the CJEU could take several years and if the CJEU rules against SAS, SAS could be liable to pay compensation to passengers affected by the strike.

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

CONDENSED STATEMENT OF INCOME INCLUDING STATEMENT OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME

MSEK	Note	Q3		Q1-Q3	
		May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Revenue	2	2,507	13,401	17,478	32,677
Personnel expenses		-1,664	-2,504	-6,234	-7,325
Fuel expenses		-331	-2,750	-4,855	-6,892
Air traffic charges		-162	-1,138	-1,602	-3,015
Other external expenses	3	-631	-4,996	-6,376	-14,145
Depreciation, amortization and impairment	4	-2,448	-548	-5,225	-1,422
Income from shares in associated companies		1	1	4	-11
Income from sale of aircraft and other non-current assets		-1	104	-1	112
Operating income (EBIT)		-2,729	1,570	-6,811	-21
Financial net	5	658	-80	-69	-281
Income before tax (EBT)		-2,071	1,490	-6,880	-302
Income taxes		-294	-328	184	62
Net income for the period		-2,365	1,162	-6,696	-240
Other comprehensive income					
<i>Items that may later be reversed to net income:</i>					
Exchange-rate differences in translation of foreign operations		-51	-9	-171	24
Cash-flow hedges, net after tax		1,061	-335	-253	-947
<i>Items that will not be reversed to net income:</i>					
Revaluations of defined-benefit pension plans, net after tax		47	-1,111	438	-1,920
Total other comprehensive income, net after tax		1,057	-1,455	14	-2,843
Total comprehensive income for the period		-1,308	-293	-6,682	-3,083
<i>Net income for the period attributable to:</i>					
Parent Company shareholders		-2,365	1,162	-6,696	-240
Earnings per common share (SEK) ¹		-6.18	3.04	-17.66	-0.65
Earnings per common share after dilution (SEK) ¹		-6.18	3.04	-17.66	-0.65

¹ Earnings per common share are calculated as net income for the period attributable to Parent Company shareholders less preference-share dividends and hybrid bond expenses in relation to 382,582,551 (382,582,551) common shares outstanding during the November-July period.

INCOME BEFORE TAX AND ITEMS AFFECTING COMPARABILITY

MSEK	Q3		Q1-Q3	
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Income before tax (EBT)	-2,071	1,490	-6,880	-302
Impairment ¹	1,040	93	1,040	93
Restructuring costs ²	246	16	263	29
Capital gains/losses ³	1	-104	1	-112
Other items affecting comparability ⁴	0	0	0	-148
Income before tax and items affecting comparability	-784	1,495	-5,576	-440

¹ Impairment for the period November-July of MSEK -1,040 (-93) pertains to aircraft.

² Restructuring costs were charged to earnings as personnel expenses of MSEK -263 (-29) in the November-July period.

³ Capital gains/losses include aircraft sales amounting to MSEK -1 (112) in the November-July period.

⁴ Other items affecting comparability comprise a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes of MSEK 0 (148) in the November-July period.

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	31 Jul 2020	31 Oct 2019	31 Jul 2019
ASSETS			
Non-current assets			
Intangible assets	1,310	1,416	1,430
Tangible assets	18,715	15,569	14,701
Right-of-use assets	17,877	-	-
Financial assets	5,726	4,546	5,231
Deferred tax assets	758	750	0
Total non-current assets	44,386	22,281	21,362
Current assets			
Inventories and expendable spare parts	520	346	355
Current receivables	1,283	2,622	2,943
Cash and cash equivalents ¹	6,244	8,763	7,348
Total current assets	8,047	11,731	10,646
TOTAL ASSETS	52,433	34,012	32,008
EQUITY AND LIABILITIES			
Equity	-1,371	5,372	3,072
Non-current liabilities			
Interest-bearing liabilities	14,542	9,450	9,287
Interest-bearing lease liabilities	13,379	-	-
Other liabilities	3,369	4,076	3,976
Total non-current liabilities	31,290	13,526	13,263
Current liabilities			
Interest-bearing liabilities	6,651	1,833	1,533
Interest-bearing lease liabilities	3,201	-	-
Other liabilities	12,662	13,281	14,140
Total current liabilities	22,514	15,114	15,673
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES	52,433	34,012	32,008
Shareholders' equity per common share, (SEK) ²	-7.50	10.12	8.03
Interest-bearing assets	11,614	12,960	11,406
Interest-bearing liabilities	37,773	11,283	10,821
Working capital	-13,140	-13,313	-13,666

¹ At 31 July 2020, including receivables from other financial institutions, MSEK 0 (313)

² Shareholders' equity attributable to Parent Company shareholders excluding hybrid bond, in relation to the 382,582,551 (382,582,551) common shares outstanding.

SPECIFICATION OF FINANCIAL NET DEBT, 31 JULY 2020

	According to balance sheet	Of which financial net debt
Financial assets	5,726	2,395
Current receivables	1,283	217
Cash and cash equivalents	6,244	6,244
Non-current liabilities	31,290	27,921
Current liabilities	22,514	9,852
Financial net debt		28,917

Information relating to financial net debt in the comparative periods is available in the Financial Key Figures section. For a specification of financial net debt for the respective periods, please refer to www.sasgroup.net where each interim report is published.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

CONDENSED CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

Total shareholders' equity attributable to Parent company shareholders

MSEK	Share capital ¹	Other contributed capital ²	Hedging reserves	Translation reserve	Hybrid bond	Unrestricted equity ³	Total shareholders' equity
Opening shareholders' equity in accordance with approved balance sheet, 31 October 2018	7,732	327	1,292	-51	-	-2,032	7,268
Effect of new accounting policies, IFRS 9 and IFRS 15						-27	-27
Adjusted opening shareholders' equity, 1 November 2018	7,732	327	1,292	-51	-	-2,059	7,241
Redemption of preference shares	-42					-1,044	-1,086
Equity share of convertible loans		-157				157	0
Net income						-240	-240
Other comprehensive income			-947	24		-1,920	-2,843
Closing balance, 31 July 2019	7,690	170	345	-27	-	-5,106	3,072
Hybrid bond					1,500		1,500
Hybrid bond interest and expenses						-23	-23
Net income						861	861
Other comprehensive income			-162	-44		168	-38
Closing balance, 31 October 2019	7,690	170	183	-71	1,500	-4,100	5,372
Hybrid bond interest						-61	-61
Net income						-6,696	-6,696
Other comprehensive income			-253	-171		438	14
Closing balance, 31 July 2020	7,690	170	-70	-242	1,500	-10,419	-1,371

¹ Number of shares in SAS AB: 382,582,551 (382,582,551) common shares with a quotient value of SEK 20.10.

² The amount comprises share premium reserves and the equity share of convertible loans.

³ No dividends were paid on common shares for 2017/2018 and 2018/2019.

CONSOLIDATED CASH-FLOW STATEMENT

CONDENSED CASH-FLOW STATEMENT

MSEK	Q3	Q3	Q1-Q3	Q1-Q3
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
OPERATING ACTIVITIES				
Income before tax (EBT)	-2,071	1,490	-6,880	-302
Depreciation, amortization and impairment	2,448	548	5,225	1,422
Income from sale of aircraft, buildings and shares	1	-104	1	-112
Adjustment for other non-cash items, etc.	-1,261	-89	-193	-350
Tax paid	0	0	-17	-53
Cash flow from operations before change in working capital	-883	1,845	-1,864	605
Change in working capital	-78	-1,388	-299	1,514
Cash flow from operating activities	-961	457	-2,163	2,119
INVESTING ACTIVITIES				
Investments including advance payments to aircraft manufacturers	-1,439	-1,979	-7,310	-4,735
Acquisition of subsidiaries and affiliated companies	-4	0	-4	-16
Sale of subsidiaries and affiliated companies	0	394	0	394
Sale of fixed assets, etc.	388	1,268	342	1,285
Cash flow from investing activities	-1,055	-317	-6,972	-3,072
Cash flow before financing activities	-2,016	140	-9,135	-953
FINANCING ACTIVITIES				
Proceeds from borrowings	5,232	475	11,181	1,821
Repayment of borrowings	-465	-190	-918	-2,131
Amortization of lease liabilities	-725	0	-2,226	0
Interest on hybrid bond	0	0	-63	0
Dividend on preference shares	0	0	0	-26
Redemption of preference shares	0	0	0	-1,112
Other financing activities	-3	11	-1,355	-8
Cash flow from financing activities	4,039	296	6,619	-1,456
Cash flow for the period	2,023	436	-2,516	-2,409
Translation difference in cash and cash equivalents	0	0	-3	1
Cash and cash equivalents at beginning of the period	4,221	6,912	8,763	9,756
Cash and cash equivalents at the end of the period	6,244	7,348	6,244	7,348
Cash flow from operating activities per common share (SEK)	-2.51	1.19	-5.65	5.54

PARENT COMPANY SAS AB

The number of common shareholders in SAS AB amounted to 106,993 at 31 July 2020. The average number of employees amounted to two (four). Net financial items comprised a write down of shares in subsidiaries of MSEK 776.

CONDENSED STATEMENT OF INCOME

MSEK	Q1-Q3	
	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Revenue	34	41
Personnel expenses	-22	-28
Other operating expenses	-23	-25
Operating income (EBIT)	-11	-12
Net financial items	-792	-42
Income before tax (EBT)	-803	-54
Tax	-6	11
Net income for the period	-809	-43

Net income for the period also corresponds with total comprehensive income.

CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	31 Jul 2020	31 Oct 2019	31 Jul 2019
Financial fixed assets	14,648	14,703	14,687
Other current assets	1,365	137	75
Cash and cash equivalents	2	1	1
Total assets	16,015	14,841	14,763
Shareholders' equity	9,794	10,664	9,200
Long-term liabilities	2,183	2,258	2,251
Current liabilities	4,038	1,919	3,312
Total shareholders' equity and liabilities	16,015	14,841	14,763

CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

MSEK	Share capital ¹	Restricted reserves	Hybrid bond	Unrestricted equity	Total shareholders' equity
Opening balance, 31 October 2019	7,690	447	1,500	1,027	10,664
Hybrid bond interest				-61	-61
Net income for the period				-809	-809
Shareholders' equity, 31 July 2020	7,690	447	1,500	157	9,794

¹⁾ Number of shares: 382,582,551 (382,582,551) common shares with a quotient value of SEK 20.10.

NOTE 1 ACCOUNTING POLICIES AND FINANCIAL STATEMENTS

This interim report for the SAS Group was prepared in accordance with IAS 34 Interim Financial Reporting and the Swedish Annual Accounts Act. The interim report for the Parent Company was prepared in accordance with the Swedish Annual Accounts Act and RFR 2. Disclosures in accordance with IAS 34.16A are presented both in the financial statements and in other parts of this interim report.

IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC AND GOING CONCERN ASSUMPTION

The COVID-19 pandemic and the actions taken in response to its spread, including government measures and travel restrictions, have resulted in significant disruption to SAS' operations. In the third quarter of fiscal year 2020, capacity (ASK) was 87.0% lower and revenue passenger kilometers (RPK) was 91.6% lower, compared with same period last year. The reduction of the network and number of passengers have significantly reduced SAS' revenue. For the third quarter of 2020, total revenue decreased 81.3% compared with same period last year.

- On 3 March 2020, SAS withdrew its 2020 guidance due to the volatility of the COVID-19 situation. Following the escalation of travel restrictions, a number of measures have been taken by SAS to reduce costs and preserve liquidity.
- On 3 March 2020, the company announced that it was pursuing a number of cost reduction initiatives to mitigate the revenue impact from the reduced demand. In the short term, reduced capacity would lower flight-related costs, such as jet fuel, airport and other fees. SAS also announced other measures, such as cuts in administration and personnel expenses, implementation of a hiring freeze, and postponement of non-critical projects, marketing and promotional campaigns. In the announcement SAS also mentioned that measures related to personnel expenses may include temporary layoffs, voluntary leave, early retirement or other initiatives.
- On 15 March 2020, the company announced that it was temporarily halting most of its traffic starting on 16 March until there are once again, conditions to conduct commercial aviation. Further the company announced that it would introduce temporary work reductions of up to 10,000 employees, equivalent to 90 percent of the total workforce.
- On 28 April 2020, the company announced that it would initiate processes to reduce the size of its future workforce by up to 5,000 full-time positions.
- On 5 May 2020, the company announced that it had signed a SEK 3.3 billion three-year revolving credit facility agreement, 90% guaranteed by governments of Denmark and Sweden.
- On 30 June 2020, the company presented a revised business plan, which involves a broad range of measures to tackle the effects of the pandemic. The revised business plan is based on rightsizing the company and its cost structure to reflect a new situation with lower expected demand and includes approximately SEK 4 billion in efficiency improvements in all parts of the Group by 2022. At the same date, the company announced a recapitalization plan to continue as a key provider of important Scandinavian airline infrastructure.
- On 10 July 2020, the company canceled noteholders' meetings as the required conversions under the recapitalization plan are not expected to be approved.
- On 7 August 2020, the company reached an agreement in principle with certain holders of bonds and hybrid notes.
- On 14 August 2020, the company announced a revised recapitalization plan with support from the major shareholders (the governments of Denmark and Sweden) as well as the Noteholder Committee representing 53.25% of the existing hybrid notes and 41.51% of the bonds.
- On 17 August 2020, the European Commission approved the revised recapitalization plan

Despite the measures taken by SAS, the financial performance for the coming period will continue to be significantly affected by a loss of revenue, lower ticket sales and significant negative cash flows to an extent and for a duration that are currently uncertain. Therefore, the company has developed a recapitalization plan over an extensive period of time. Over this period, there have been numerous interactions with the governments of Denmark and Sweden, the Knut and Alice Wallenberg Foundation (KAW) and their respective advisers, bond and hybrid note holders, as well as the European Commission. The aim of the recapitalization plan is to counteract the effects from COVID-19 and to remedy the liquidity shortage and the negative effects on equity caused by the pandemic. The revised recapitalization plan was presented on 14 August and can be summarized as follows:

- A directed issue of common shares in the amount of approximately MSEK 2,006 at a subscription price of SEK 1.16 to the major shareholders.

- A rights issue of new common shares available to eligible shareholders in an amount of approximately MSEK 3,994 at a subscription price of SEK 1.16, expected to be covered by subscription undertakings and underwriting commitments corresponding to 81.5% of the total amount of the rights issue, where approximately MSEK 2,994 is expected to be covered by pro rata subscription undertakings and underwritings commitments from the major shareholders (split equally) and approximately MSEK 259 to be covered by a pro rata subscription undertaking from KAW.
- Directed issues of new state hybrid notes to the major shareholders, in a total amount of MSEK 6,000 as two separate instruments.
- Conversion of the existing hybrid notes at 90% of par value into common shares at a subscription price of SEK 1.16 per share.
- Conversion of the bonds at 100% of par value into new commercial hybrid notes with an interest step-up over the coming years, or common shares at a subscription price of SEK 1.16 per share (at the option of the bondholder and up to the maximum number of common shares to be allotted under the bondholder offer).

The revised recapitalization plan remains subject to necessary approvals at an extraordinary general shareholder meeting scheduled to be held on or around 22 September 2020 (the "EGM"). The major shareholders' participation is conditional on the conversion of the outstanding existing hybrid notes and bonds as set out above. The participation by KAW is conditional on the participation by the major shareholders.

Within the circumstances described above, these financial statements have been prepared on the going concern assumption but are, however, dependent on a successful resolution of the revised recapitalization plan to secure the required funding.

STANDARDS AND INTERPRETATIONS APPLICABLE FOR Q1–Q3, FISCAL YEAR 2020

The accounting policies follow those described in the Annual Report for Fiscal Year 2019. From 1 November 2019, SAS Group has adopted the new standard IFRS 16 - Leases, and the IFRIC agenda decision relating to Compensations for Delays or Cancellations (IFRS 15). IFRS 16 is applied using the modified retrospective approach, meaning that the opening balance at 1 November 2019 is adjusted to reflect the impact of IFRS 16, but the previous periods have not been restated. The IFRIC agenda decision is applied starting 1 November 2019, with restatement of the comparative year. More information on the adoption of IFRS 16 and the agenda decision from IFRIC is provided in this note.

GOVERNMENT GRANTS AND CONTRACTS

Some of the legal units in the SAS Group received support for temporary reductions in the workforce as a result of COVID-19 from the governments of Denmark, Norway and Sweden during the quarter. In accordance with IAS 20, state grants are reported in the statement of income when there is reasonable assurance that the company will fulfill the conditions associated with the grants and that the grants will be received. Government grants have been reported as a reduction to personnel expenses in the periods for which the grant is intended to compensate for a total of MSEK 675. Support has also been applied for from the Danish, Swedish and Norwegian states regarding compensation for fixed costs, MSEK 390 has been reported as a reduction of other external expenses. Aside from this, the Norwegian State has purchased capacity from SAS and other carriers in Norway on a commercial basis in order to maintain air services within Norway, which amounts to MSEK 505.

IFRS 16 — LEASES

From 1 November 2019, SAS applies the new standard IFRS 16 Leases. IFRS 16 replaces the previous standard, IAS 17 Leases. The previous classification of each lease as either an operating lease or a finance lease is replaced by a model whereby the lessee recognizes an asset (a right-of-use asset) and a financial liability in the balance sheet. IFRS 16 has a significant impact on the financial statements of SAS Group, see further details below.

SAS applies the IASB amendments to IFRS 16 in regards to rent concessions that simplify how a lessee accounts for rent concessions that are a direct consequence of COVID-19. In applying the practical expedient, changes in lease payments in rent concessions ending on or before 30 June 2021 are not treated as a modification. The practical expedient has not had any effect on SAS' profit or loss in the period.

Impact on consolidated balance sheet

SAS applies the new standard IFRS 16 Leases using the modified retrospective approach. The lease liability is recognized at an amount corresponding to the present value of future lease payments for the leased assets. As a result of SAS' transition approach, all right-of-use assets were measured on transition at an amount equal to the lease liability. Adjustments to the right-of-use assets were made for prepaid lease expenses recognized at 31 October 2019 and the initial estimate of restoration costs for the leased assets. The initial adoption of IFRS 16 had no impact on equity. The table below shows the transition impact on 1 November 2019 on the consolidated balance sheet.

CONSOLIDATED BALANCE SHEET, 1 NOV 2019 - TRANSITION IMPACT IFRS 16

	Reported	Adjustments	Adjusted balance
MSEK	31 Oct 2019		1 Nov 2019
Right-of-use assets	0	16,718	16,718
Prepaid expenses	446	-38	408
Equity	5,372	0	5,372
Provisions	1,966	177	2,143
Non-current interest-bearing lease liabilities	0	13,623	13,623
Current interest-bearing lease liabilities	0	2,880	2,880

The main types of assets leased by SAS are aircraft, properties and ground handling equipment. On the transition date, SEK 13.4 billion of the right-of-use assets relates to aircraft including engines, SEK 2.8 billion relates to properties and SEK 0.5 billion relates to ground handling equipment.

A major impact from applying IFRS 16 is that SAS is exposed to exchange-rate fluctuations. Most of the right-of-use assets are denominated in SEK, but the corresponding lease liabilities are denominated in foreign currencies. Lease liabilities relating to aircraft are denominated in USD, while properties and ground handling equipment mainly are denominated in SEK, NOK and DKK. As aircraft represent approximately 80% of the lease liabilities on the date of transition, the currency exposure from recalculating USD liabilities into SEK is significant. From 1 November 2019, SAS has adjusted the hedging policy to better manage this risk.

Impact on consolidated statement of income

SAS' income statement is highly impacted by IFRS 16. The lease expenses previously recognized in the income statement are replaced by a depreciation expense on the right-of-use asset and an interest expense for the lease liability. The right-of-use asset is depreciated on a straight-line basis. Interest expenses relating to the lease liabilities are at their highest at the beginning of the lease term and decrease as the lease liabilities are paid down. When applying IAS 17 in previous years, operating lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment were expensed over the lease term, primarily on a straight-line basis, and recognized in EBIT as lease expenses for aircraft and other operating expenses. Given this change in pattern of expenses where more expenses, due to the interest component, are recognized earlier in the lease term, IFRS 16 (excluding currency revaluations) had a negative impact on SAS' results in the first nine months of FY2020. However due to the effect of currency revaluations, the net impact on income before tax (EBT) in the third quarter is MSEK +884 (Q2 MSEK -180), and the positive impact on income before tax (EBIT) in the first nine months is MSEK 574 (Q2 MSEK -310). Over the lease term, the expenses following the adoption of IFRS 16 are equal to the expenses reported under IAS 17. The following two tables shows the impact from IFRS 16 on the consolidated statement of income for Q3 and Q1-Q3.

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME, Q3 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q3	Adjustments	Adjusted Q3*
MSEK	May-Jul 2020		May-Jul 2020
Revenue	2,507		2,507
Personnel expenses	-1,664		-1,664
Fuel expenses	-331		-331
Air traffic charges	-162		-162
Other external expenses	-631	-986	-1,617
Depreciation, amortization and impairment	-2,448	928	-1,520
Income from shares in associated companies	1		1
Income from sale of aircraft and other non-current assets	-1		-1
Operating income (EBIT)	-2,729	-58	-2,787
Financial net	658	-826	-168
Income before tax (EBT)	-2,071	-884	-2,955

* Consolidated statement of income as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME, Q1-Q3 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q1-Q3	Adjustments	Adjusted Q1-Q3*
MSEK	Nov-Jul 2019-2020		Nov-Jul 2019-2020
Revenue	17,478		17,478
Personnel expenses	-6,234		-6,234
Fuel expenses	-4,855		-4,855
Air traffic charges	-1,602		-1,602
Other external expenses	-6,376	-2,919	-9,295
Depreciation, amortization and impairment	-5,225	2,710	-2,515
Income from shares in associated companies	4		4
Income from sale of aircraft and other non-current assets	-1		-1
Operating income (EBIT)	-6,811	-209	-7,020
Financial net	-69	-365	-434
Income before tax (EBT)	-6,880	-574	-7,454

* Consolidated statement of income as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

Impact on consolidated cash flow statement

The classification in SAS' cash flow statement has changed with the introduction of IFRS 16. Previously, all lease payments were presented in operating activities. Following the adoption of IFRS 16, principal repayments on lease liabilities are presented in financing activities. Payments for the interest portion of lease liabilities are presented within operating activities. Thus cash flow from operating activities is positively impacted by IFRS 16, with the corresponding decrease in cash flow from financing activities. Since IFRS 16 does not impact the cash payments between SAS and the lessors, the net effect on cash flow is zero.

CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT, Q3 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q3	Adjustments	Adjusted Q3*
	May-Jul 2020		May-Jul 2020
MSEK			
Cash flow from operating activities	-961	-725	-1,686
Cash flow from investing activities	-1,055		-1,055
Cash flow from financing activities	4,039	725	4,764
Cash flow for the period	2,023		2,023

* Consolidated cash flow statement as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT, Q1-Q3 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q1-Q3	Adjustments	Adjusted Q1-Q3*
	Nov-Jul 2019-2020		Nov-Jul 2019-2020
MSEK			
Cash flow from operating activities	-2,163	-2,226	-4,389
Cash flow from investing activities	-6,972		-6,972
Cash flow from financing activities	6,619	2,226	8,845
Cash flow for the period	-2,516		-2,516

* Consolidated cash flow statement as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

Impact on key figures

As IFRS 16 has a significant impact on the income statement and balance sheet, SAS has reviewed the key figures to ensure their continued relevance. Following SAS' transition approach, financial reporting published by SAS during FY 2020 will not include restated comparative information for FY 2019. Since the Group uses 12-month rolling numbers in the calculation of many key figures, and a 12-month rolling income statement or comparative year balance sheet according to IFRS 16 will not be available until FY 2021, the calculation of many key figures in FY 2020 will be based on financial statements excluding IFRS 16. Key figures that are calculated based on the closing balance, and not rolling month numbers, will be based on the financial statements including IFRS 16 figures in FY 2020. The table below shows the impact from IFRS 16 on the key figures that have been calculated on closing balances.

See page 25 for operational key figures and page 27 for key figures and alternative performance measures.

KEY FIGURES, Q3 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q3	Adjustments	Adjusted Q3*
	May-Jul 2020		May-Jul 2020
MSEK			
Unit cost, CASK, excluding jet fuel, currency-adjusted	-1.62	-0.03	-1.65
Shareholders' equity per common share (SEK)	-7.50	-2.61	-10.11
Equity/assets ratio	-3%	-4	-7%
Financial net debt, MSEK	28,917	-16,580	12,337
Debt/equity ratio	-21.09	+15.88	-5.21

* Key figures as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

CHANGE IN PRESENTATION - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

With the adoption of IFRS 16, the Group has made some changes to improve the presentation of the consolidated statement of income. Previously, Leasing costs for Aircraft was presented on the face of the income statement. Following IFRS 16, this expense is no longer material to the Group, so starting 1 November 2019, Leasing costs for Aircraft is presented as Other external expenses and specified in Note 3 in this report. Fuel expenses and Air traffic charges were previously presented as Other external expenses, but starting 1 November 2019, these expenses are presented as separate line items in the income statement. Since these expenses continue to be reported within operating income (EBIT), the change in presentation has a net zero effect on operating income (EBIT). The amounts for the first three quarters in the comparative year, fiscal year 2019, have been reclassified. See more details in table below.

COMPENSATION FOR DELAYS OR CANCELLATIONS

The IFRS Interpretation Committee (IFRS IC or IC) published an agenda decision in September 2019 regarding Compensation for Delays or Cancellations (IFRS 15). The IC concluded in its decision that customer compensation for delays or cancellations is a variable consideration in the contract. Therefore, it should be recognized as an adjustment to revenue. SAS has previously accounted for customer compensation in other operating expenses. In accordance with the IC decision, SAS has reclassified customer compensation for delays and cancellations from operating expenses to revenue. The amount reclassified for the comparative full year ending on 31 October 2019 is MSEK 624. The amount reclassified for the first three quarters in fiscal year 2019 was MSEK 596. See more details in table below.

CHANGES IN COMPARATIVE YEAR, Q3 FY19 - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

	Reported Q3	Adjustments	Adjusted Q3
	May-Jul 2019		May-Jul 2019
MSEK			
Revenue	13,552	-151	13,401
Leasing costs for aircraft	-985	985	-
Other external expenses	-8,050	3,054	-4,996
Fuel expenses	-	-2,750	-2,750
Air traffic charges	-	-1,138	-1,138

The above table shows the impact on Q3, FY19, following the changes described under headings "Change in presentation - Consolidated statement of income" and "Compensation for delays or cancellations" above. The changes did not impact Operating income (EBIT).

* MSEK 151 of the change in Other external expenses relates to the IC decision. The remaining change relates to reclassifications of fuel expenses (MSEK 2,750), Air traffic charges (MSEK 1,138) and Leasing costs for aircraft (MSEK -985).

CHANGES IN COMPARATIVE YEAR, Q1-Q3 FY19 - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

	Reported Q1-Q3	Adjustments	Adjusted Q1-Q3
	Nov-Jul 2018-2019		Nov-Jul 2018-2019
MSEK			
Revenue	33,273	-596	32,677
Leasing costs for aircraft	-2,618	2,618	-
Other external expenses	-22,030	7,885	-14,145
Fuel expenses	-	-6,892	-6,892
Air traffic charges	-	-3,015	-3,015

The above table shows the impact on Q1-Q3, FY19, following the changes described under headings "Change in presentation - Consolidated statement of income" and "Compensation for delays or cancellations" above. The changes did not impact Operating income (EBIT).

* MSEK 596 of the change in Other external expenses relates to the IC decision. The remaining change relates to reclassifications of fuel expenses (MSEK 6,892), Air traffic charges (MSEK 3,015) and Leasing costs for aircraft (MSEK -2,618).

NOTE 2 REVENUE

SAS recognizes passenger and charter revenue when the transportation has been performed, cargo revenue when the transportation has been completed and other revenue when the goods have been delivered or the service performed. The performance obligations identified are fulfilled at one point in time.

	Q3	Q3	Q1-Q3	Q1-Q3
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Passenger revenue	1,353	10,337	12,130	25,179
Charter revenue	30	854	476	1,357
Cargo revenue	188	341	714	1,144
Other traffic revenue	228	815	1,452	2,123
Total traffic revenue	1,799	12,347	14,772	29,803
Other operating revenue	708	1,054	2,706	2,874
Total revenue	2,507	13,401	17,478	32,677

TRAFFIC REVENUE BY GEOGRAPHICAL AREA

	Domestic		Intra-Scandinavian		Europe		Intercontinental		Total	
	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Passenger revenue	4,238	5,795	1,382	2,496	3,985	10,316	2,525	6,572	12,130	25,179
Charter revenue	0	0	0	0	476	1,357	0	0	476	1,357
Cargo revenue	3	5	2	5	23	56	686	1,078	714	1,144
Other traffic revenue	507	489	166	210	477	870	302	554	1,452	2,123
Total traffic revenue	4,748	6,289	1,550	2,711	4,961	12,599	3,513	8,204	14,772	29,803

OTHER OPERATING REVENUE BY REGION

	Denmark		Norway		Sweden		Europe		Other countries		Total	
	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Other operating revenue	284	433	1,198	778	498	470	489	736	237	457	2,706	2,874

NOTE 3 OTHER EXTERNAL EXPENSES

	Q3	Q3	Q1-Q3	Q1-Q3
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Sales and distribution costs	-101	-668	-1,189	-1,998
Leasing costs for aircraft	0	-985	-80	-2,618
Catering costs	-47	-348	-485	-903
Handling costs	-126	-714	-1,193	-2,080
Technical aircraft maintenance	-275	-744	-1,425	-2,105
Computer and telecommunication costs	-202	-405	-934	-1,180
Wet-lease costs	-81	-389	-765	-1,087
Other	201	-743	-305	-2,174
Total	-631	-4,996	-6,376	-14,145

NOTE 4 DEPRECIATION, AMORTIZATION AND IMPAIRMENT

	Q3	Q3	Q1-Q3	Q1-Q3
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Intangible assets	-36	-37	-109	-111
Tangible assets depreciation	-444	-418	-1,366	-1,218
Tangible assets impairment	-1,040	-93	-1,040	-93
Right-of-use assets	-928	-	-2,710	-
Total	-2,448	-548	-5,225	-1,422

NOTE 5 FINANCIAL NET

	Q3	Q3	Q1-Q3	Q1-Q3
	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019
Financial income	8	43	64	131
Interest expense	-170	-110	-447	-368
Other financial expenses	-18	-12	-46	-39
Exchange-rate differences	12	-1	-5	-5
Interest expenses, IFRS 16	-178	-	-525	-
Exchange-rate differences, IFRS 16	1,004	-	890	-
Total	658	-80	-69	-281

NOTE 6 FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES**FAIR VALUES AND CARRYING AMOUNTS OF FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES**

	31 Jul 2020		31 Oct 2019	
	Carrying amount	Fair value	Carrying amount	Fair value
MSEK				
Financial assets				
Financial assets at fair value, hedge-accounted	256	256	225	225
Financial assets FVTPL	13	13	23	23
Financial assets at amortized cost	9,809	9,809	12,648	12,648
Total	10,078	10,078	12,896	12,896
Financial liabilities				
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	1,656	1,656	891	891
Financial liabilities FVTPL	38	38	17	17
Financial liabilities at amortized cost	22,432	21,581	12,075	11,540
Total	24,126	23,275	12,983	12,448

Fair value is generally determined by using official market quotes. When market quotes are not available, the fair value is determined using generally accepted valuation methods such as discounted future cash flows based on observable market inputs.

The Group's financial assets and liabilities are measured at fair value as stated below:

Level 1: Financial instruments for which fair value is based on observable (unadjusted) quoted prices in active markets for identical assets and liabilities. This category includes mainly treasury bills and standardized derivatives, where the quoted price is used in the valuation.

Level 2: Financial instruments for which fair value is based on valuation models that utilize other observable data for the asset or liability other than the quoted prices included within level 1, either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).

Level 3: Financial instruments for which fair value is based on valuation models, whereby significant input is based on unobservable data. At present, SAS has no financial assets or liabilities where the valuation is essentially based on unobservable data.

FAIR VALUE HIERARCHY

	31 Jul 2020			31 Oct 2019		
	Level 1	Level 2	Total	Level 1	Level 2	Total
MSEK						
Financial assets						
Financial assets at fair value, hedge-accounted	-	256	256	-	225	225
Financial assets FVTPL	-	13	13	-	23	23
Total	-	269	269	-	248	248
Financial liabilities						
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	-	1,656	1,656	-	891	891
Financial liabilities FVTPL	-	38	38	-	17	17
Total	-	1,694	1,694	-	908	908

The Board of Directors and President hereby assure that this interim report provides a true and fair overview of the Parent Company's and the Group's operations, financial position and earnings, and describes the significant risks and uncertainty factors to which the Parent Company and the companies included in the Group are exposed.

Stockholm, 25 August 2020

Carsten Dilling
Chairman of the Board

Dag Mejdell
Vice Chairman

Monica Caneman
Board member

Lars-Johan Jarnheimer
Board member

Oscar Stege Unger
Board member

Liv Fiksdahl
Board member

Sanna Suvanto-Harsaae
Board member

Kay Kratky
Board member

Jens Lippestad
Board member

Tommy Nilsson
Board member

Christa Cerè
Board member

Rickard Gustafson
President and CEO

AUDITORS' REVIEW REPORT

SAS AB
CORP. ID. 556606-8499

INTRODUCTION

We have reviewed the condensed interim financial information (interim report) of SAS AB as of July 31, 2020 and the nine-month period then ended. The Board of Directors and the Chief Executive Officer are responsible for the preparation and presentation of this interim report in accordance with IAS 34 and the Annual Accounts Act. Our responsibility is to express a conclusion on this interim report based on our review.

SCOPE OF REVIEW

We conducted our review in accordance with International Standard on Review Engagements ISRE 2410 *Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity*.

A review of interim financial information consists of making inquiries, primarily of persons responsible for financial and accounting matters, and applying analytical and other review procedures. A review is substantially less in scope than an audit conducted in accordance with International Standards on Auditing and other generally accepted auditing practices and consequently does not enable us to obtain assurance that we would become aware of all significant matters that might be identified in an audit. Accordingly, we do not express an audit opinion.

CONCLUSION

Based on our review, nothing has come to our attention that causes us to believe that the interim report is not prepared, in all material respects, for the Group in accordance with IAS 34 and the Annual Accounts Act, and for the Parent Company in accordance with the Annual Accounts Act.

MATERIAL UNCERTAINTY RELATING TO THE GOING CONCERN ASSUMPTION

Without modifying our conclusion above, we draw attention to the information disclosed in the interim report on page 17 which describes the impact of the Covid-19 pandemic, measures taken, status of the revised recapitalization plan as well as considerations made in relation to the going concern assumption. It also notes that going concern is dependent on a successful resolution of the revised recapitalization plan. As of the date of the issuance of this interim report, these activities have not been finalized. Until finalized, this indicates that material uncertainties exist that may cast significant doubt on the company's ability to continue as a going concern.

Stockholm, August 25, 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Authorized Public
Accountant

TRAFFIC DATA INFORMATION

SCHEDULED PASSENGER TRAFFIC

	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Year-on-year change	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	1,186	7,749	-84.7%	10,429	20,369	-48.8%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	982	10,495	-90.6%	11,746	25,611	-54.1%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	1,910	13,279	-85.6%	18,575	35,172	-47.2%
Load factor	51.4%	79.0%	-27.6 ¹	63.2%	72.8%	-9.6 ¹
Passenger yield, currency-adjusted	1.38	0.95	+44.7%	1.03	0.97	+6.0%
Passenger yield, nominal	1.38	0.98	+39.9%	1.03	0.98	+5.0%
Unit revenue, PASK, currency-adjusted	0.71	0.75	-5.8%	0.65	0.71	-8.0%
Unit revenue, PASK, nominal	0.71	0.78	-9.0%	0.65	0.72	-8.8%
RASK, currency-adjusted	0.93	0.80	+16.0%	0.76	0.78	-2.9%
RASK, nominal	0.93	0.83	+12.1%	0.76	0.79	-3.7%

¹ Figures given in percentage points

TOTAL TRAFFIC (SCHEDULED AND CHARTER TRAFFIC)

	May-Jul 2020	May-Jul 2019	Year-on-year change	Nov-Jul 2019-2020	Nov-Jul 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	1,190	8,301	-85.6%	10,676	21,222	-49.7%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	997	11,917	-91.6%	12,500	27,965	-55.3%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	1,929	14,843	-87.0%	19,442	37,761	-48.5%
Load factor	51.7%	80.3%	-28.6 ¹	64.3%	74.1%	-9.8 ¹
Unit cost, CASK, currency-adjusted	-1.80	-0.72	+147.8%	-1.08	-0.81	+34.1%
Unit cost, CASK, nominal incl. items affecting comparability	-2.35	-0.73	+220.2%	-1.11	-0.79	+40.1%
Unit cost, CASK, excl. jet fuel, currency-adjusted	-1.62	-0.54	+201.4%	-0.83	-0.62	+34.6%
Unit cost, CASK, excl. jet fuel, nominal incl. items affecting comparability	-2.18	-0.55	+297.1%	-0.86	-0.61	+41.1%

¹ Figures given in percentage points

SCHEDULED TRAFFIC TREND FOR SAS BY ROUTE SECTOR

	May-Jul 2020 vs. May-Jul 2019		Nov-Jul 2019-2020 vs. Nov-Jul 2018-2019	
	Traffic (RPK)	Capacity (ASK)	Traffic (RPK)	Capacity (ASK)
Intercontinental	-98.8%	-94.5%	-58.6%	-50.6%
Europe/Intra-Scandinavia	-91.7%	-87.8%	-56.3%	-50.9%
Domestic	-65.9%	-57.9%	-37.7%	-29.7%

PRODUCTIVITY AND ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

	July, 2020	July, 2019	Year-on-year change
12-month rolling			
Aircraft, block hours/day	6.2	9.3	-33.6%
Cabin crew, block hours/year	635	735	-13.7%
Pilots, block hours/year	490	651	-24.7%
Environmental efficiency			
Total CO ₂ emissions, million tonnes	2,694	4,217	-36.1%
CO ₂ emissions per available seat kilometer, grams	60,6	62,8	-3.5%

AIRCRAFT FLEET

THE SAS AIRCRAFT FLEET AT 31 JULY 2020

SAS Group Aircraft Fleet	Age	Owned	Leased	Wet Lease	Total	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	In SAS Group Traffic	Firm Order Purchase	Firm Order Lease
Airbus A330/340/350	10.6	13	6		19	19			19	4	
Airbus A320 family	6.7	19	44		63	54	9		63	35	8
Boeing 737NG	14.9	25	23		48	48			48		
Bombardier CRJ	4.4			24	24			24	24		
ATR-72	7.0			8	8			8	8		
Total	9.3	57	73	32	162	121	9	32	162	39	8

Aircraft on firm order 2020–2024 at 31 July 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Total
Airbus A320neo	2	3	12	17	6	40
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350		4				4
Total	3	8	13	17	6	47



The new fleet lowers fuel consumption and thereby CO₂ emissions.

KEY FIGURES AND ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES

	31 Jul 2020	31 Oct 2019	31 Jul 2019
Return on invested capital (ROIC), 12-month rolling ¹	-14%	8%	7%
Adjusted financial net debt/EBITDAR ¹	50.8x	3.7x	3.8x
Financial preparedness ¹	38%	39%	34%
Return on shareholders' equity, 12-month rolling ¹	-250%	14%	8%
Equity/assets ratio ²	-3%	16%	10%
Financial net debt, MSEK ²	28,917	328	1,137
Debt/equity ratio ²	-21.09	0.06	0.37
Interest-coverage ratio ¹	-9.1	2.5	1.8

¹ Calculation based on 12-month rolling numbers. Key ratio is based on financial statements excluding IFRS 16.

² Key figure for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16.
See further details in Note 1.

SAS calculates various Alternative Performance Measures (APMs) that complement the metrics defined in the applicable rules for financial reporting. The APMs facilitate comparison between different periods and are used for internal analysis of the business's performance, development and financial position, and are therefore deemed to provide valuable information to external stakeholders, such as investors, analysts, rating agencies and others. For definitions, refer to the Definitions & concepts section. A list of the APMs deemed of sufficient material importance to specify is available at www.sasgroup.net under Investor Relations.

EARNINGS-RELATED KEY FIGURES AND AVERAGE NUMBER OF EMPLOYEES

MSEK	Q1	Q1	Q2	Q2	Q3	Q3	Q4	Q4
	Nov–Jan 2019–2020	Nov–Jan 2018–2019	Feb–Apr 2020	Feb–Apr 2019	May–Jul 2020	May–Jul 2019	Aug–Oct 2019	Aug–Oct 2018
Revenue	9,707	9,405	5,264	9,871	2,507	13,401	13,435	12,678
EBITDAR	662	746	-1,890	174	-281	2,998	2,631	2,044
EBITDAR margin	6.8%	7.9%	-35.9%	1.8%	-11.2%	22.4%	19.6%	16.1%
Operating income (EBIT)	-767	-461	-3,315	-1,130	-2,729	1,570	1,187	920
Operating income (EBIT) margin	-7.9%	-4.9%	-63.0%	-11.4%	-108.9%	11.7%	8.8%	7.3%
Income before tax (EBT)	-1,087	-576	-3,722	-1,216	-2,071	1,490	1,096	789
Net income for the period	-861	-469	-3,470	-933	-2,365	1,162	861	623
Income before tax and items affecting comparability	-1,078	-724	-3,714	-1,211	-784	1,495	1,226	822
Earnings per common share (SEK)	-2.33	-1.25	-9.15	-2.44	-6.18	3.04	2.19	1.56
Cash flow before financing activities	-2,060	-2,566	-5,059	1,473	-2,016	140	-309	658
Average number of employees (FTE)	10,364	10,292	7,988	10,260	4,937	10,639	10,587	10,334

DEFINITIONS AND SHAREHOLDER INFORMATION

SAS uses various key figures, including alternative performance measures (APMs), for internal analysis purposes and for external communication of the operations' results, performance and financial position. The aim of these APMs is to illustrate the performance measures tailored to operations that, in addition to the other key figures, enable various stakeholders to more accurately assess and value SAS' historical, current and future performance and position.

Adjusted financial net debt/EBITDAR – The sum of average net financial debt and average LTM net capitalized leasing costs in relation to EBITDAR.

AEA – The Association of European Airlines. An association of the major European airlines.

Affiliated company – Company where the SAS Group's holding amounts to at least 20% and at the most 50%.

AOC (Air Operator Certificate) – Permits for flight operations.

ASK, Available Seat Kilometers – The total number of seats available for passengers multiplied by the number of kilometers which they are flown.

ATK, Available tonne kilometers – The total number of tonnes of capacity available for the transportation of passengers, freight and mail multiplied by the number of kilometers which this capacity is flown.

Available seat kilometers – See ASK.

Available tonne kilometers – See ATK.

Block hours – Refers to the time from when the aircraft leaves the departure gate until it arrives at the destination gate.

CAGR – Compound annual growth rate.

Capital employed – Total capital according to the balance sheet less non-interest-bearing liabilities.

Capitalized leasing costs (x7) – The net annual operating lease costs for aircraft multiplied by seven.

Carbon dioxide (CO₂) – A colorless gas that is formed in the combustion of all fossil fuels. The airline industry's CO₂ emissions are being reduced based on a changeover to more fuel-efficient aircraft.

Cash flow from operating activities per common share – Cash flow from operating activities in relation to the average number of common shares outstanding.

CASK – See unit cost.

Code share – When one or more airlines' flight number is stated in the timetable for a flight, while only one of the airlines operates the flight.

Debt/equity ratio – Financial net debt in relation to equity.

Earnings per common share (EPS) – Net income for the period attributable to Parent Company shareholders less preference-share dividends and hybrid bond expenses in relation to the average number of common shares outstanding.

EBIT – Operating income.

EBIT margin – EBIT divided by revenue.

EBITDA – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, and depreciation and amortization.

EBITDA margin – EBITDA divided by revenue.

EBITDAR – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, depreciation and amortization, and leasing costs for aircraft.

EBITDAR margin – EBITDAR divided by revenue.

EBT – Income before tax.

EEA – European Economic Area.

Equity method – Shares in affiliated companies are taken up at the SAS Group's share of equity, taking acquired surplus and deficit values into account.

Equity/assets ratio – Equity in relation to total assets.

Finance leases – Based on a leasing contract where the risks and rewards of ownership of the asset essentially remain with the lessee. The asset is reported as a fixed asset in the balance sheet because the lessee has an obligation to purchase the asset at the end of the lease. The commitment to pay future leasing charges is entered as a liability. As of 1 November 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

Financial preparedness – Cash and cash equivalents, excluding receivables from other financial institutions, plus unutilized credit facilities in relation to fixed costs. In this ratio, fixed costs are defined as payroll and other operating expenses, except jet-fuel costs and government user fees, as well as leasing costs for aircraft.

Financial net debt – Interest-bearing liabilities less interest-bearing assets excluding net pension funds.

FTE – Number of employees, full-time equivalents.

IATA – International Air Transport Association. A global association of almost 300 airlines.

ICAO – International Civil Aviation Organization. The United Nations' specialized agency for international civil aviation.

Interest-coverage ratio – Operating income plus financial income in relation to financial expenses.

Interline revenue – Ticket settlement between airlines.

Items affecting comparability – Items affecting comparability are identified to facilitate comparison of SAS' underlying results in different periods. These items consist of impairment, restructuring costs, capital gains/losses, and other items affecting comparability. They arise as a consequence of specific events, and are items

that both management and external assessors take note of when analyzing SAS. By reporting earnings excluding items affecting comparability, the underlying results are shown, which facilitates comparability between different periods.

LCC – Low Cost Carrier.

Load factor – RPK divided by ASK. Describes the capacity utilization of available seats.

Market capitalization – Share price multiplied by the number of shares outstanding.

NPV – Net present value. Used to calculate capitalized future costs of operating leases for aircraft, for example.

Operating leases – Based on a leasing contract in which the risks and rewards of ownership remain with the lessor and is equivalent to renting. The leasing charges are expensed on a current basis in the statement of income. As of 1 November 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

PASK (unit revenue) – Passenger revenue divided by ASK (scheduled).

Preference share capital – Preference share capital, corresponding to the redemption price for 2,101,552 preference shares at 105% of the subscription price of SEK 500, amounting to MSEK 1,103. Redemption of all preference shares was carried out in December 2018.

RASK – Total traffic revenue divided by Total ASK (scheduled + charter).

Regularity – The percentage of flights completed in relation to flights scheduled.

Return on Invested Capital (ROIC) – EBIT plus the standard interest portion corresponding to 33% of net operating leasing costs in relation to average shareholders' equity, net financial debt and net capitalized leasing costs (×7).

Return on shareholders' equity – Net income for the period attributable to shareholders in the Parent Company in relation to average equity excluding non-controlling interests.

Revenue passenger kilometers (RPK) – See RPK.

Revenue tonne kilometers (RTK) – See RTK.

Right-of-use assets (RoU) – As of 1 November 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. IFRS 16 replaces former standard IAS 17 Leases. The previous classification of each lease as either an operating lease or a finance lease is replaced by a model whereby the lessee recognizes an asset (a right-of-use asset) and a financial liability in the balance sheet. See more information in note 1.

RPK, Revenue passenger kilometers – Number of paying passengers multiplied by flown distance (km).

SAS, Scandinavia's leading airline, flies 30 million passengers to, from and within Scandinavia each year. The airline has three main hubs – Copenhagen, Oslo and Stockholm – with more than 125 destinations in Europe, USA and Asia. Spurred by a Scandinavian heritage and sustainable values, SAS aims to be the global leader in sustainable aviation. We will reduce total carbon emissions by 25 percent by 2025, for example by using more sustainable aviation fuel and our modern aircraft. In addition to flight operations, SAS offers ground handling services, technical maintenance and air cargo services. SAS is a founder member of the Star Alliance™, and together with its partner airlines offers around 19,000 daily flights to over 1,300 destinations worldwide.

SAS AB is the Parent Company of SAS and is listed on the stock exchanges in Stockholm (primary listing), Copenhagen and Oslo. The majority of the operations and assets are included in the SAS Consortium, with the exception of SAS Cargo and SAS Ground Handling, which are directly owned by SAS AB.

FINANCIAL CALENDAR

Monthly traffic data is generally issued on the fifth working day of every month. The detailed financial calendar is available at sasgroup.net under Investor Relations.

3 December 2020	Year-end report (Nov-19–Oct-20)
January/February 2021	SAS Annual and Sustainability Report, fiscal year 2020
25 February 2021	Q1 Interim Report (Nov-20–Jan-21)
27 May 2021	Q2 Interim Report (Feb-21–Apr-21)
1 September 2021	Q3 Interim Report (May-21–Jul-21)
30 November 2021	Year-end report (Nov-20–Oct-21)
January/February 2022	SAS Annual and Sustainability Report, fiscal year 2021

INVESTOR RELATIONS



IR contact

Michel Fischier, Vice President Investor Relations
Tel: +46 70 997 0673
E-post: investor.relations@sas.se

RTK, Revenue tonne kilometers – The number of tonnes of paid traffic (passengers, freight and mail) multiplied by the distance this traffic is flown in kilometers.

Sale and leaseback – Sale of an asset (aircraft, building, etc.) that is then leased back.

Shareholders' equity per common share – Shareholders' equity attributable to Parent Company shareholders excluding preference share capital and hybrid bond in relation to the total number of common shares outstanding.

Total load factor – RTK divided by ATK.

Unit cost, CASK – Total payroll expenses, other operating expenses, leasing costs for aircraft and depreciation adjusted for currency and items affecting comparability, less other operating revenue per ASK (scheduled and charter).

Unit revenue – See PASK.

WACC – Weighted average cost of capital includes the average cost of liabilities, equity and operating leases for aircraft. The sources of funds are calculated and weighted in accordance with the current market value of equity and liabilities and the capitalized present value of operating lease costs for aircraft.

Wet lease agreement – Leasing in of aircraft including crew.

Working capital – The total of non-interest-bearing current assets and non-interest-bearing financial fixed assets excluding equity in affiliated companies and other securities holdings less non-interest-bearing liabilities.

Yield – Passenger revenue divided by RPK (scheduled).