



## 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

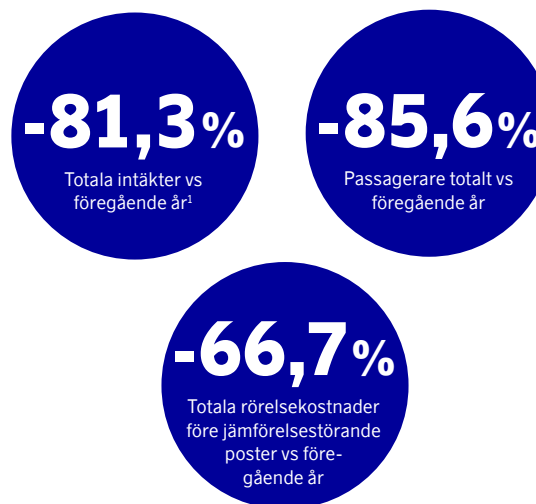
- SAS presenterar en reviderad rekapitaliseringsplan som stöds av aktieägare som representerar 35,6% av aktierna samt Fordringshavarkommittén. Planen har också godkänts av EU-kommissionen

### 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 <sup>1</sup>	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	38 %	39 %	34 %
Soliditet <sup>2</sup>	-3 %	16 %	10 %
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-17,66	1,54	-0,65
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-7,50	10,12	8,03

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

<sup>2</sup> 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.

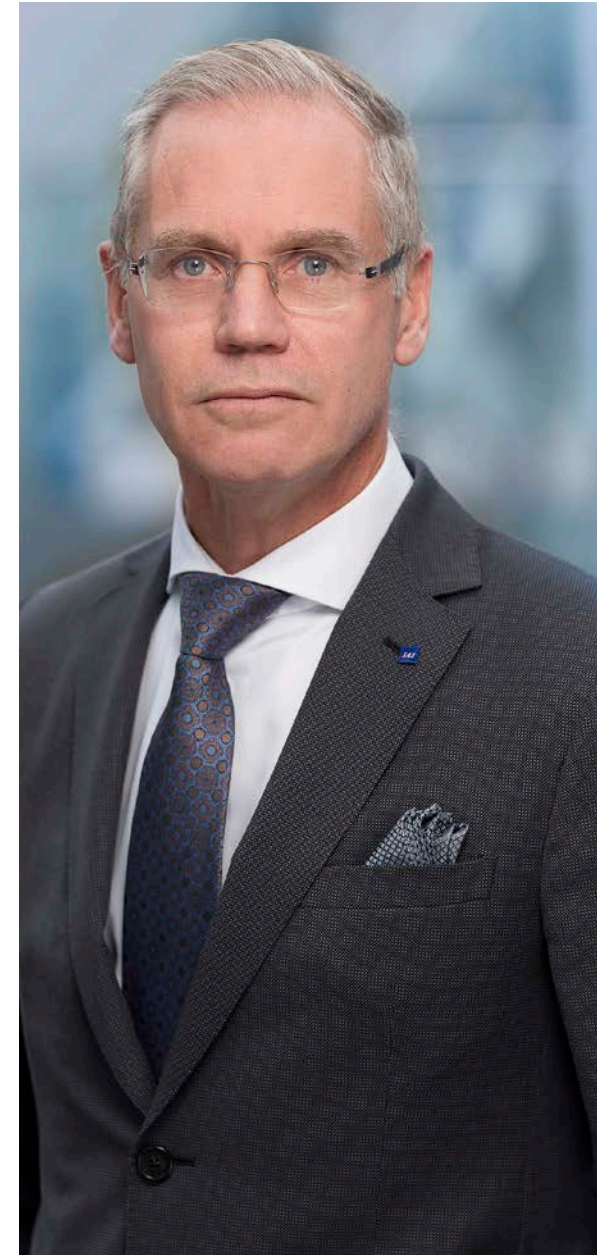
Trots att vi vidtog omedelbara åtgärder för att minska kostnaderna, uppvägde inte en minskning med 67% den skarpa intäktsnedgången. Detta ledde till att resultat före skatt blev -2,1 miljarder SEK, omkring 3,6 miljarder SEK lägre än föregående år. Resultatet påverkades positivt med 840 MSEK av en förstärkning 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
<b>RÖRELSERESULTAT (EBIT)</b>	<b>-6 626</b>

### 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
<b>RÖRELSERESULTAT (EBIT)</b>	<b>-3 505</b>

### 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 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 kassapositionen 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.

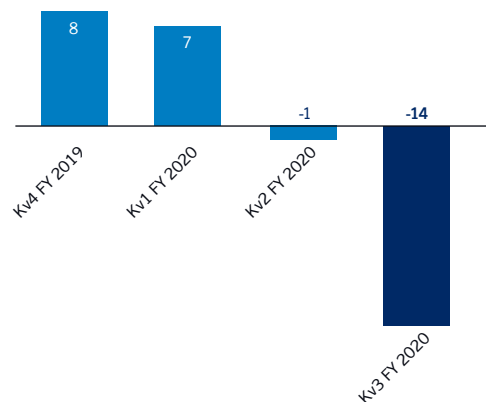
Målet för den finansiella beredskapen är 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Detta täcker normalt SAS trafikavräkningsskuld och motsvarar även myndighetskrav kring tillgänglig likviditet.

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.

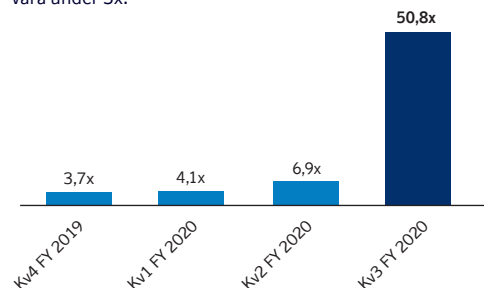
Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete.

#### 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

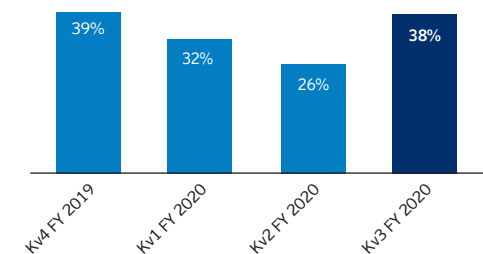
- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK.
- SAS presenterar en reviderad affärsplan, inklusive åtgärder för att hantera effekterna av covid-19-pandemin samt reviderade hållbarhetsmål.
- SAS presenterar en rekapitaliseringsplan för att åtgärda den likviditetsbrist och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

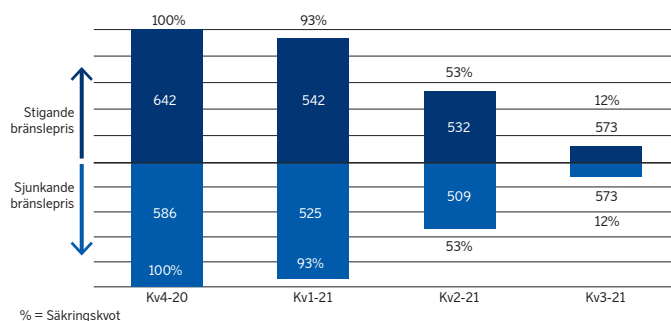
För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 54 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 574 USD/ton. Om bränslepriset sjunker under 536 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 54 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 545 USD/ton.

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 SEK<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> 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 grupptalan 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
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-2 729</b>	<b>1 570</b>	<b>-6 811</b>	<b>-21</b>
Finansnetto	5	658	-80	-69	-281
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-2 071</b>	<b>1 490</b>	<b>-6 880</b>	<b>-302</b>
Skatt		-294	-328	184	62
<b>Periodens resultat</b>		<b>-2 365</b>	<b>1 162</b>	<b>-6 696</b>	<b>-240</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>					
<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
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>1 057</b>	<b>-1 455</b>	<b>14</b>	<b>-2 843</b>
<b>Summa totalresultat för perioden</b>		<b>-1 308</b>	<b>-293</b>	<b>-6 682</b>	<b>-3 083</b>
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>					
Innehavare av aktier i moderföretaget		-2 365	1 162	-6 696	-240
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>1</sup>		-6,18	3,04	-17,66	-0,65
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-6,18	3,04	-17,66	-0,65

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	1 040	93	1 040	93
Omstruktureringskostnader <sup>2</sup>	246	16	263	29
Realisationsresultat <sup>3</sup>	1	-104	1	-112
Övriga jämförelsestörande poster <sup>4</sup>	0	0	0	-148
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-784</b>	<b>1 495</b>	<b>-5 576</b>	<b>-440</b>

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

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

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

<sup>4</sup> 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
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
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
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>44 386</b>	<b>22 281</b>	<b>21 362</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	520	346	355
Kortfristiga fordringar	1 283	2 622	2 943
Likvida medel <sup>1</sup>	6 244	8 763	7 348
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>8 047</b>	<b>11 731</b>	<b>10 646</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>52 433</b>	<b>34 012</b>	<b>32 008</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>-1 371</b>	<b>5 372</b>	<b>3 072</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	14 542	9 450	9 287
Räntebärande leasingskulder	13 379	-	-
Övriga skulder	3 369	4 076	3 976
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>31 290</b>	<b>13 526</b>	<b>13 263</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	6 651	1 833	1 533
Räntebärande leasingskulder	3 201	-	-
Övriga skulder	12 662	13 281	14 140
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>22 514</b>	<b>15 114</b>	<b>15 673</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>52 433</b>	<b>34 012</b>	<b>32 008</b>
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-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

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

<sup>2</sup> 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
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>28 917</b>

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till [www.sasgroup.net](http://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 <sup>1</sup>	Övrigt tillskjutet kapital <sup>2</sup>	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligation	Fritt eget kapital <sup>3</sup>	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018</b>	<b>7 732</b>	<b>327</b>	<b>1 292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2 032</b>	<b>7 268</b>
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15						-27	-27
<b>Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018</b>	<b>7 732</b>	<b>327</b>	<b>1 292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2 059</b>	<b>7 241</b>
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
<b>Utgående balans 31 juli 2019</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>345</b>	<b>-27</b>	<b>-</b>	<b>-5 106</b>	<b>3 072</b>
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						861	861
Övrigt totalresultat			-162	-44		168	-38
<b>Utgående balans 31 oktober 2019</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>183</b>	<b>-71</b>	<b>1 500</b>	<b>-4 100</b>	<b>5 372</b>
Ränta hybridobligation						-61	-61
Resultat						-6 696	-6 696
Övrigt totalresultat			-253	-171		438	14
<b>Utgående balans, 31 juli 2020</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>-70</b>	<b>-242</b>	<b>1 500</b>	<b>-10 419</b>	<b>-1 371</b>

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

<sup>2</sup> Beloppet består av överkursfonder samt eget kapitalandel av konvertibelt lån.

<sup>3</sup> 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
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
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
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-883</b>	<b>1 845</b>	<b>-1 864</b>	<b>605</b>
Förändring av rörelsekapital	-78	-1 388	-299	1 514
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-961</b>	<b>457</b>	<b>-2 163</b>	<b>2 119</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
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
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-1 055</b>	<b>-317</b>	<b>-6 972</b>	<b>-3 072</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>-2 016</b>	<b>140</b>	<b>-9 135</b>	<b>-953</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
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
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>4 039</b>	<b>296</b>	<b>6 619</b>	<b>-1 456</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>2 023</b>	<b>436</b>	<b>-2 516</b>	<b>-2 409</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	0	0	-3	1
Likvida medel vid periodens början	4 221	6 912	8 763	9 756
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>6 244</b>	<b>7 348</b>	<b>6 244</b>	<b>7 348</b>
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
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-11</b>	<b>-12</b>
Finansnetto	-792	-42
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-803</b>	<b>-54</b>
Skatt	-6	11
<b>Periodens resultat</b>	<b>-809</b>	<b>-43</b>

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
<b>Summa tillgångar</b>	<b>16 015</b>	<b>14 841</b>	<b>14 763</b>
Eget kapital	9 794	10 664	9 200
Långfristiga skulder	2 183	2 258	2 251
Kortfristiga skulder	4 038	1 919	3 312
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>16 015</b>	<b>14 841</b>	<b>14 763</b>

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital <sup>1</sup>	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
<b>Eget kapital, 31 juli 2020</b>	<b>7 690</b>	<b>447</b>	<b>1 500</b>	<b>157</b>	<b>9 794</b>

<sup>1</sup> 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 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 alltså villkorad av nödvändiga bolagsstämmebeslut 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 leasingskulden är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingskulden 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
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-2 729</b>	<b>-58</b>	<b>-2 787</b>
Finansnetto	658	-826	-168
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-2 071</b>	<b>-884</b>	<b>-2 955</b>

\* 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
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-6 811</b>	<b>-209</b>	<b>-7 020</b>
Finansnetto	-69	-365	-434
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-6 880</b>	<b>-574</b>	<b>-7 454</b>

\* 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 leasingskulden 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
<b>MSEK</b>			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-961	-725	-1 686
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 055		-1 055
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 039	725	4 764
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>2 023</b>		<b>2 023</b>

\* 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
<b>MSEK</b>			
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
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 516</b>		<b>-2 516</b>

\* 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
<b>MSEK</b>			
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
<b>MSEK</b>			
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
<b>MSEK</b>			
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
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>1 799</b>	<b>12 347</b>	<b>14 772</b>	<b>29 803</b>
Övriga rörelseintäkter	708	1 054	2 706	2 874
<b>Summa intäkter</b>	<b>2 507</b>	<b>13 401</b>	<b>17 478</b>	<b>32 677</b>

**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
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>4 748</b>	<b>6 289</b>	<b>1 550</b>	<b>2 711</b>	<b>4 961</b>	<b>12 599</b>	<b>3 513</b>	<b>8 204</b>	<b>14 772</b>	<b>29 803</b>

**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
<b>Summa</b>	<b>-631</b>	<b>-4 996</b>	<b>-6 376</b>	<b>-14 145</b>

**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	-
<b>Summa</b>	<b>-2 448</b>	<b>-548</b>	<b>-5 225</b>	<b>-1 422</b>

**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	-
<b>Summa</b>	<b>658</b>	<b>-80</b>	<b>-69</b>	<b>-281</b>

**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
<b>MSEK</b>				
<b>Finansiella tillgångar</b>				
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
<b>Summa</b>	<b>10 078</b>	<b>10 078</b>	<b>12 896</b>	<b>12 896</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
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
<b>Summa</b>	<b>24 126</b>	<b>23 275</b>	<b>12 983</b>	<b>12 448</b>

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
<b>MSEK</b>						
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	256		-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	13		-	23	23
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>269</b>		<b>-</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	1 656	1 656	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	38	38	-	17	17
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>1 694</b>	<b>1 694</b>	<b>-</b>	<b>908</b>	<b>908</b>

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 %

<sup>1)</sup>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 %

<sup>1)</sup>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		
<b>Summa</b>	<b>9,3</b>	<b>57</b>	<b>73</b>	<b>32</b>	<b>162</b>	<b>121</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>162</b>	<b>39</b>	<b>8</b>

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
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>47</b>



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 <sup>1</sup>	-14 %	8 %	7 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	50,8x	3,7x	3,8x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	38 %	39 %	34 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader <sup>1</sup>	-250 %	14 %	8 %
Soliditet <sup>2</sup>	-3 %	16 %	10 %
Finansiell nettoskuld, MSEK <sup>2</sup>	28 917	328	1 137
Skuldsättningsgrad <sup>2</sup>	-21,09	0,06	0,37
Räntetäckningsgrad <sup>1</sup>	-9,1	2,5	1,8

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

<sup>2</sup> 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](http://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 (CO<sub>2</sub>)** – 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 inlösenbeloppet 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](http://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](mailto: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).