

# KVARTALET STARKT PRÄGLAT AV PÅGÅENDE PANDEMI



### FEBRUARI 2021–APRIL 2021

- Intäkter: 1 932 (5 264) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -2 361 (-3 722) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -2 361 (-3 714) MSEK
- Periodens resultat: -2 433 (-3 470) MSEK
- Resultat per aktie: -0,35 (-9,15) SEK

### VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS styrelse utser Anko van der Werff till vd och koncernchef. Styrelsen utser samtidigt Karl Sandlund, kommersiell direktör i SAS, till tillförordnad vd och koncernchef.
- SAS säkrar finansiering av majoriteten av sina flygplansleveranser till andra kvartalet 2022.

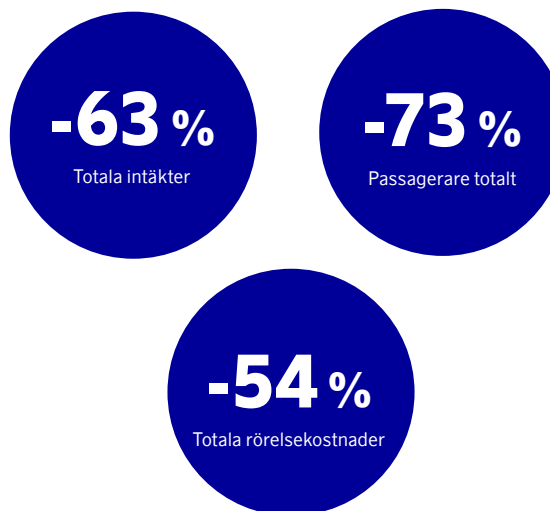
### VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

- SAS har säkrat att det finns stöd hos huvudägarna, den danska och svenska staten, för att få tillgång till en kreditram uppgående till 3,0 miljarder SEK.

### NOVEMBER 2020–APRIL 2021

- Intäkter: 4 214 (14 971) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -4 297 (-4 809) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -4 309 (-4 792) MSEK
- Periodens resultat: -4 483 (-4 331) MSEK
- Resultat per aktie: -0,64 (-11,49) SEK

### NYCKELTAL – ANDRA KVARTALET 2021 MOT FÖREGÅENDE ÅR



**”En ökad vaccinationsgrad gör att det finns vissa förhoppningar om lättade restriktioner och en ökad efterfrågan inför den viktiga sommarsäsongen”**

Karl Sandlund, tf vd och koncernchef

### FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv2	Kv2	Kv1–kv2	Kv1–kv2
	Feb–apr 2021	Feb–apr 2020	Nov–apr 2020–2021	Nov–apr 2019–2020
Intäkter	1 932	5 264	4 214	14 971
Rörelseresultat (EBIT)	-2 048	-3 315	-4 219	-4 082
EBIT-marginal	-106,0 %	-63,0 %	-100,1 %	-27,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-2 361	-3 722	-4 297	-4 809
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 361	-3 714	-4 309	-4 792
Periodens resultat	-2 433	-3 470	-4 483	-4 331
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 403	-1 757	-6 340	-1 202

	30 apr 2021	31 okt 2020	30 apr 2020
Avkastning på investerat kapital <sup>1</sup>	-25 %	-27 %	-1 % <sup>2</sup>
Finansiell nettoskuld/EBITDA <sup>1</sup>	n/a	n/a	6,9x <sup>2</sup>
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	38 %	67 %	26 % <sup>2</sup>
Soliditet	16 %	18 %	-0,1 %
Resultat per aktie (SEK)	-0,64	-21,55	-11,49
Eget kapital per aktie (SEK)	0,10	0,40	-4,09

<sup>1</sup> Nyckeltal per 30 april 2021 och per 31 oktober 2020 är inklusive IFRS 16. Nyckeltalen per 30 april 2020 bygger på finansiella rapporter enligt IAS 17 (exklusive IFRS 16).

<sup>2</sup> Nyckeltalen har beräknats i enlighet med en annan definition och har inte räknats om. Den tidigare definitionen återfinns i Alternativa nyckeltal Kv2 2020.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Michel Fischier den 27 maj 2021 kl. 08:00 CEST.

# VD-ORD

Smittspridningen var fortsatt hög under kvartalet, med strikta reserestriktioner och låg efterfrågan på flygresor som följd. Under kvartalet har fokus varit att minska SAS kostnader, bevara likviditeten och ytterligare stärka SAS framtida konkurrenskraft. En ökad vaccinationsgrad gör att det finns vissa förhoppningar om lättade restriktioner och därmed en förstärkt efterfrågan inför den viktiga sommarsäsongen.

## FORTSATT NEGATIV PÅVERKAN FRÅN PANDEMIN

Även om antalet vaccinerade ökar i världen, fortsätter en hög smittspridning och strikta reserestriktioner att påverka samhällen och bromsa återhämtningen för flygindustrin. Efterfrågan var låg även under andra kvartalet och antalet passagerare minskade med 2,4 miljoner jämfört med samma kvartal föregående år och var också 140 000 färre än föregående kvartal.

SAS fortsätter att framgångsrikt justera produktionen utifrån rådande förutsättningar, vilket reflekteras i en oförändrad kabinfaktor jämfört med föregående kvartal. Som en direkt konsekvens av färre resenärer minskade intäkterna med 3,3 miljarder SEK (-63 %) jämfört med föregående år och med 350 miljoner SEK (-15 %) jämfört med vårt första kvartal.

Den svaga efterfrågan gör det nödvändigt att fortsatt anpassa verksamheten och minska kostnaderna för att parera det kraftiga intäktsbortfallet. Detta har resulterat i 4,6 miljarder SEK (-54 %) lägre kostnader än föregående år och närmare en halv miljard SEK (-11 %) lägre kostnader än föregående kvartal. Även om kvartalets förlust uppgår till 2,4 miljarder SEK, så uppvisar SAS för första gången sedan pandemins utbrott ett förbättrat rörelseresultat (EBIT) såväl mot föregående år som mot föregående kvartal.

Ett annat prioriterat område är att säkra likviditeten till dess att efterfrågan återigen normaliseras. Genom ett aktivt arbete för att förbättra det operativa kassaflödet, parallellt med att SAS säkrat ett antal större finansieringar, uppgick kassan i slutet av kvartalet till 4,4 miljarder SEK. Det är endast 300 miljoner SEK lägre än vid utgången av första kvartalet. Vidare så har SAS ingått avtal om finansiering av majoriteten av sina flygplansleveranser fram till andra kvartalet 2022.

## UPPDÄMD EFTERFRÅGAN INFÖR DEN VIKTIGA SOMMARSÄNGEN

Smittspridning, fördröjda vaccinationer och fortsatt hårda reserestriktioner har lett till en långsammare återhämtning än önskvärt. Inför den viktiga sommarsäsongen är dock SAS redo att åter välkomna våra kunder ombord i takt med lättade restriktioner. Till sommaren öppnar SAS 180 direktlinjer och ökar därutöver kapaciteten på inrikeslinjer i de skandinaviska länderna. Efter kvartalets utgång meddelade vi dessutom ett förlängt samarbete med Airtours som sträcker sig över fyra år, med start sommaren 2021 och med ett kontraktvärde på cirka 800 MSEK.



Karl Sandlund, Tf vd och koncernchef

För att minska osäkerheten vid bokning av resor erbjuder SAS flexibla biljettregler och generösa ombokningsalternativ. Vi lanserar nu även SAS Travel Ready Center, ett digitalt verktyg för att underlätta för passagerarna att få information om gällande reserestriktioner på sina destinationer samt att ladda upp nödvändiga resedokument. Dessa aktiviteter tillsammans med en ökad tro på lättade restriktioner samt ett antal kampanjer med positiv respons har ökat bokningarna framåt sommaren och hösten, om än från låga nivåer jämfört med vad som är normalt för denna tid på året.

Kundernas bokningsbeteende har också förändrats under pandemin. Många väljer nu i större utsträckning att boka sina biljetter med betydligt kortare framförhållning, vilket gör det svårt att förutspå efterfrågan under sommaren. Den mest avgörande faktorn för en återhämtning för flygindustrin är lättade reserestriktioner. Då smittspridning och vaccinationsgrad är avgörande för detta följer SAS noggrant vaccinationsutvecklingen runtom i världen.

Rådande osäkerhet gör att tillgång till likviditet är avgörande för alla flygbolag. SAS har därför säkrat att det finns stöd hos huvudägarna, den danska och svenska staten, för tillgång till en kreditram uppgående till totalt 3,0 miljarder SEK. Kreditramen är till för att skapa en likviditetsbuffert och ska ses som ett komplement till SAS pågående aktiviteter med kostnadsbesparingar och andra likviditetsstärkande åtgärder.

### **ANPASSNING TILL EN FÖRÄNDRAD MARKNADSSITUATION**

SAS förväntar en kraftigt förändrad marknadssituation efter pandemin, med större andel fritidsresenärer och en än mer intensiv konkurrens.

För att bibehålla positionen som marknadsledare i Skandinavien också efter pandemin, behöver SAS

fortsätta att anpassa verksamheten till kommande marknadsförutsättningar. Under pandemin har SAS effektiviserat alla delar av verksamheten, minskat antalet anställda, ingått nya kollektivavtal för en ökad produktivitet och nått avtal om frysta lönenivåer. Dessa nödvändiga åtgärder har haft stor effekt och minskat personalkostnaderna med närmare 35 procent jämfört med samma period föregående år. Därutöver har vi omförhandlat avtal med leverantörer vilket föranlett uppskjutna betalningar, lägre kostnader och en högre rörlig del i relation till fasta kostnader.

Det kommer dock framöver ställas än större krav på effektivitet och säsongsanpassning av verksamheten. För att kunna erbjuda ett komplett nätverk och en tidtabell anpassad efter skandinaviska behov, till såväl affärs-, fritids- som regionala destinationer, krävs tillgång till en flexibel och ändamålsenlig produktion. SAS fortsätter därför arbetet med att vidareutveckla sin operativa modell som har visat sig framgångsrik de senaste åren.

SAS har ingått ett nytt kollektivavtal för piloter och kabinpersonal med den danska fackföreningen FPU som är en del av FH (Fagbevægelsens hovedorganisation) motsvarigheten till svenska LO. Det nya avtalet gör det möjligt för SAS att etablera en kompletterande bas i Köpenhamn. I och med avtalet förbättras den flexibilitet och säsongsanpassning som krävs för att bibehålla SAS ledande position i Skandinavien. Som ett första steg avser SAS att skapa nya arbetsplatser i Danmark istället för att återöppna basen i Malaga som stängde tidigare som en direkt följd av pandemin. Den nya danska verksamheten etableras med utgångspunkt i vår europeiska driftlicens, vilket borgar för en snabb och kostnadseffektiv uppstart av driften.

SAS står fast vid sitt ambitiösa hållbarhetsmål om 25 % lägre koldioxidutsläpp redan 2025 jämfört med

basåret 2005. I närtid gör en accelererad utfasning av äldre flygplan att andelen nya, bränsleeffektiva, flygplan i flottan snabbt ökar. Detta ger också ett direkt avtryck i vår utsläppsredovisning, där koldioxidutsläppen per säteskilometer minskat med över 10 % jämfört med motsvarande period föregående år. Under kvartalet har vi även säkrat minst 20 % av vårt planerade behov av hållbart flygbränsle till år 2025.

Avslutningsvis vill styrelsen, jag och SAS anställda tacka Rickard Gustafson, som med stort engagemang arbetat som vd och koncernchef för SAS under ett decennium. Rickard har med en god ledarskapskultur lett företaget i det nödvändiga förändringsarbetet som SAS och flygindustrin präglats av. Vi önskar honom lycka till med det nya uppdraget. Samtidigt vill jag önska Anko van der Werff hjärtligt välkommen som ny vd i SAS i juli.

Jag vill också passa på och tacka alla kollegor på SAS för deras engagemang och insatser, samt våra kunder, för allt stöd. Som Skandinaviens ledande flygbolag ser vi fram emot att få önska våra resenärer välkomna ombord igen.

Karl Sandlund  
Tf vd och koncernchef  
Stockholm, 27 maj, 2021

# KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV2 2021

MSEK Resultaträkning	Nov-apr 20-21	Nov-apr 19-20	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	4 214	14 971	-10 757	-694	-10 063
Totala rörelsekostnader	-8 433	-19 053	10 620	697	9 923
Rörelseresultat (EBIT)	-4 219	-4 082	-137	3	-140
Resultat före skatt (EBT)	-4 297	-4 809	512	622	-111

### Intäkter

Intäkterna uppgick till 4 214 (14 971) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 10 063 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 80%. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 6 403 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 2 385 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 572 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna ökade med 16 MSEK medan valutajusterade charterintäkter var 416 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 542 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna är hänförlig till covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 908 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av covid-19-pandemin.

### Rörelsekostnader

*Personalkostnader* uppgick till -2 716 (-4 570) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 1 683 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst lägre antal anställda samt effekter av permitteringsordningar.

*Bränslekostnader* uppgick till -719 (-4 524) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 82 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 1 783 MSEK. Det minskade flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 108 MSEK. Hedgeeffekter var positiva om 1 330 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år varav 1 240 MSEK avsåg säkringsrelationer som avbröts under andra kvartalet föregående år.

*Luftfartsavgifter* uppgick till -425 (-1 440) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 68,8 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolymer och minskade luftfartsavgifter till följd av covid-19-pandemin.

*Övriga externa kostnader* uppgick till -2 093 (-5 745) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader

(valutajusterade) med 3 731 MSEK. Minskningen berodde främst på covid-19 pandemin. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 626 MSEK respektive 782 MSEK. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 422 MSEK till följd av covid-19-pandemin, returer av leasade flygplan samt leverans av nya flygplan som kräver mindre underhåll. Wet lease-kostnaderna minskade med 430 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

*Avskrivningar och nedskrivningar* uppgick till -2 497 (-2 777) MSEK, en minskning med 280 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

### Finansnetto

*Finansiella intäkter och kostnader* uppgick till -78 (-727) MSEK netto, en förbättring i nettokostnader om 649 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Förbättringen var främst hänförlig till IFRS 16, där valutaomvärdering av leasingskulden hade en positiv påverkan om 501 (-114) MSEK.

### Periodens resultat

*Rörelseresultatet* uppgick till -4 219 (-4 082) MSEK och resultat före skatt uppgick till -4 297 (-4 809) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till covid-19-pandemin.

Periodens resultat uppgick till -4 483 (-4 331) MSEK och skattekostnaden till -186 (478) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under det första halvåret. Periodens skattekostnad är till största del hänförlig till uppskjuten skatt relaterad till temporära skillnader.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 694 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 697 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 3 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 619 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 622 MSEK på resultatet före skatt.

#### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 12 (-17) MSEK och avsåg vinster vid försäljning av tre flygplan 737-800 samt en lokal. Föregående års post bestod av en omstruktureringskostnad.

### RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV2 2021

MSEK Resultaträkning	Feb-apr 20-21	Feb-apr 19-20	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	1 932	5 264	-3 332	-228	-3 104
Totala rörelsekostnader	-3 980	-8 579	4 600	162	4 438
Rörelseresultat (EBIT)	-2 048	-3 315	1 267	-66	1 334
Resultat före skatt (EBT)	-2 361	-3 722	1 361	3	1 358

#### Intäkter

Intäkterna uppgick till 1 932 (5 264) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 3 104 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till en lägre övergripande

efterfrågan till följd av covid-19-pandemin som endast delvis påverkade kvartalet under föregående år.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 71 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förut-sättningar, påverkade intäkterna negativt om 1 663 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 916 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 235 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna ökade med 132 MSEK medan valutajusterade charterintäkter var 192 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 304 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till lägre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 396 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av lägre intäkter från mark-tjänster, försäljning av EuroBonus-poäng, biljettavgifter och andra volymrelaterade intäkter.

#### Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 288 (-1 995) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 638 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst lägre antal anställda samt effekter av permitteringsordningar.

Bränslekostnader uppgick till -291 (-2 504) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 86,5 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 504 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan på kostnaderna om 89 MSEK. Hedgeeffekter var positiva om 1 430 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år varav

1 240 MSEK avsåg säkringsrelationer som avbröts under andra kvartalet föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -203 (-523) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 58,8 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -999 (-2 150) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 1 435 MSEK. Minskningen berodde främst på minskade kostnader för hantering, försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt lägre wet-lease kostnader. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 200 MSEK respektive 216 MSEK, främst till följd av lägre volym. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 173 MSEK till följd av covid-19-pandemin, returer av leasade flygplan samt leverans av nya flygplan som kräver mindre underhåll. Wet-lease kostnaden minskade med 182 MSEK (valutajusterad) främst till följd av lägre efterfrågan på grund av covid-19.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -1 202 (-1 408) MSEK, en minskning med 206 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

#### Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -313 (-407) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 94 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder som hade en negativ påverkan om -18 (-84) MSEK. Se not 5.

**Periodens resultat**

*Rörelseresultatet* uppgick till -2 048 (-3 315) och resultat före skatt uppgick till -2 361 (-3 722) MSEK. Förbättringen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år var främst hänförlig till kostnadsbesparingar.

*Periodens resultat* uppgick till -2 433 (-3 470) MSEK och skatt uppgick till -72 (252) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till uppskjuten skatt relaterad till temporära skillnader.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 228 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 162 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 66 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 70 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 3 MSEK på resultatet före skatt.

**Jämförelsestörande poster**

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 0 (-8) MSEK och bestod föregående år av en omstruktureringskostnad.

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING**  
**Tillgångar**

*Immateriella och materiella anläggningstillgångar* ökade med 468 MSEK sedan 31 oktober 2020. I förändringen ingår periodens investeringar om 2 368 MSEK, avskrivningar om -852 MSEK samt övriga effekter om -1 048 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 1 030 MSEK till Airbus samt en ny A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderade omräkningsdifferenser samt försäljning av tre flygplan 737-800.

*Nyttjanderättstillgångar* minskade med 731 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick 998 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för fyra A320neo-flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal samt övrigt minskade tillgångarna med 93 MSEK och avskrivningar uppgick till -1 645 MSEK. Valutaeffekt uppgick till ca. 10 MSEK.

*Finansiella tillgångar* ökade med 1 270 MSEK, främst hänförligt till återbetalning av spärrade bankmedel samt förändring i SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

*Uppskjutna skattefordringar* minskade med 664 MSEK, minskningen är främst hänförlig till temporära skillnader samt förändring i SAS förmånsbestämda pensionsplaner. Inga underskott är aktiverade under kvartalen.

*Kortfristiga fordringar* ökade med 259 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till uppbokat statligt stöd från svenska staten.

*Likvida medel* uppgick till 4 420 (10 231) MSEK per 30 april 2021. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 0 (1 190) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (67 %) av SAS fasta kostnader.

**Eget kapital och skulder**

*Eget kapital* minskade med 2 130 MSEK till 8 360 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -4 483 MSEK, förändringar i kassaflödessäkringar om 508 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 1 922 MSEK. En utbetalning avseende ränta på hybridobligation har minskat det egna kapitalet med 136 MSEK.

*Långfristiga skulder* ökade med 1 003 MSEK och *kortfristiga skulder* minskade med 3 996 MSEK. Den totala minskningen av skulder var 2 993 MSEK och var främst hänförlig till lägre trafikavräkningssskuld.

**Räntebärande skulder**

Den 30 april 2021 uppgick den räntebärande skulden till 32 322 (31 596) MSEK, en ökning med 726 MSEK sedan den 31 oktober 2020. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 4 383 MSEK respektive 987 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 845 MSEK respektive 1 603 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2020 ingår en positiv utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har minskat skulden med 824 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulden med 1 404 MSEK medan uppskov av personalrelaterade skatteskulder har ökat skulden med 329 MSEK. Upplupen ränta och andra poster har minskat skulden med 13 MSEK.

**Finansiell nettoskuld**

Den 30 april 2021 uppgick den finansiella nettoskulden till 26 407 (18 899) MSEK, en ökning med 7 508 MSEK sedan den 31 oktober 2020. Ökningen beror främst på det negativa kassaflödet före finansieringsverksamheten om 8 380 MSEK, nya leasingkulder om 988 MSEK, positiv utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument om 727 MSEK, samt en positiv valutaomvärderingseffekt om 1 307 MSEK.

**Nyckeltal**

Per 30 april 2021 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -25 %, en förbättring med 2 procentenheter sedan 31 oktober 2020. Ökningen är främst hänförlig till ett högre genomsnittligt eget kapital.

Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (67 %) vid utgången av kvartalet. En lägre kassaposition var främst anledningen till förändringen i nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/EBITDA per 30 april 2021 uppgick till -8,3x. Per 31 oktober 2020 var nyckeltalet -9,2x.

Per 30 april 2021 uppgick soliditeten till 16 %, jämfört med 18 % per 31 oktober 2020. Minskningen beror främst på ett lägre eget kapital.

### KASSAFLÖDEANALYS

Kassaflödet för perioden uppgick till -5 811 (-4 542) MSEK. Likvida medel uppgick till 4 420 MSEK, jämfört med 10 231 MSEK per 31 oktober 2020.

#### Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick för perioden till -2 490 (-981) MSEK. Kassaflödesminskningen beror till största del på att resultat före skatt justerat för ej kassaflödespåverkande poster är lägre än föregående år till följd av covid-19-pandemin.

Rörelsekapitalförändringen tenderar att vara positiv men var negativ under första och andra kvartalet och uppgick till -3 850 (-221) MSEK. En viktig anledning till den negativa förändringen var minskningen av trafikavräkningsskulden som påverkats av lägre förtidsbokningar samt en mycket hög nivå av återbetalningar till kunder för inställda resor uppgående till över 2 miljarder SEK, främst i det första kvartalet.

#### Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 2 369 (5 871) MSEK varav 2 368 (5 755) MSEK avsåg flygplan. Periodens investeringar består av en ny A350, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Under de två första kvartalen har tre flygplan 737-800 samt en byggnad sålts.

#### Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 4 383 (5 949) MSEK medan amorteringarna uppgick till 987 (453) MSEK. Amorteringar av leasingkulder var 1 603 (1 501) MSEK.

#### MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 22 (22) MSEK och rörelsekostnader till -36 (-29) MSEK. Finansnettot uppgick till 235 (4) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -223 (-487). Periodens resultat uppgick till -2 (-496) MSEK.

#### FINANSIELLA MÅL

SAS långsiktiga mål är att skapa värde för sina aktieägare och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln.

SAS tre finansiella mål är:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.
- Finansiell nettoskuld/EBITDA ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x).
- 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.

Skuldsättningsmålet – Finansiell nettoskuld/EBITDA – är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leaseade flygplan. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x) är i linje med SAS ambition om en förbättrad finansiell ställning, högre kreditrating och därmed sänkta finansieringskostnader.

Målsättningen är att den finansiella beredskapen för likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Målet är satt för att säkerställa en sund nivå av likvida medel för att minska riskerna hänförliga till interna och externa händelser och för att uppfylla lagkraven.

#### 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. Under 2020 tidigarelade vi vårt mål för minskade koldioxidutsläpp till 2025, från 2030. Det är i linje med SAS strävan efter ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande.

**Vårt mål till 2025**

- Minska koldioxidutsläppen med 25 % jämfört med 2005.

**HÄNDELSER UNDER KVARTALET**

- SAS styrelse utser Anko Van der Werff till vd och koncernchef. Styrelsen utser samtidigt Karl Sandlund, kommersiell direktör i SAS, till tillförordnad vd och koncernchef.
- SAS säkrar finansiering av majoriteten av sina flygplansleveranser till andra kvartalet 2022.

**VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET**

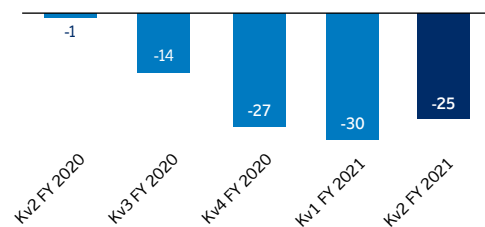
- SAS har säkrat att det finns stöd hos huvudägarna, den danska och svenska staten, för att få tillgång till en kreditram uppgående till 3,0 miljarder SEK.

**UTSIKTER**

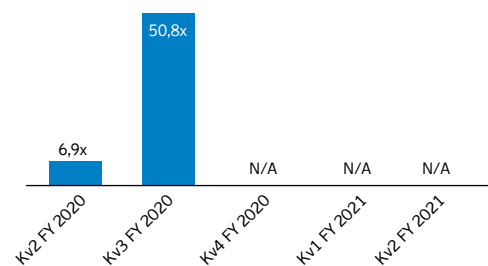
Den pågående covid-19-pandemin och de osäkerheter den medför gör det inte möjligt att lämna någon vägledning om det finansiella resultatet för det resterande räkenskapsåret.

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

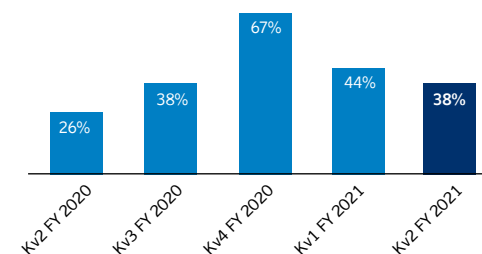
SAS har ett mål för avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.

**FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDA**

SAS målsättning är att den finansiella nettoskulden/EBITDA ska vara under 3,5x.

**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-pandemin 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 och scenarionalyser avseende uppskattningar av framtida efterfrågan, främst på kort sikt. Såsom det också beskrivs i Årsredovisningen 2019/20, sidorna 77–78, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Förväntade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar - flygplan samt Rättstvister. Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och påverkan från covid-19 beskrivs på sidan 16. 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 viss påverkan på säkringsnivåerna.

De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar.

Policyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. Policyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS justerat finanspolicyn gällande hedgegrad av flygbränsle. Undantaget gäller för räkenskapsåret 2020/2021 och

## KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2020–OKT 2021, MDR SEK<sup>1</sup>

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0
400 USD/ton	2,0	2,1	2,2	2,2	2,3
500 USD/ton	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6
600 USD/ton	2,4	2,5	2,7	2,8	2,9
700 USD/ton	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1

<sup>1</sup> Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid kvartalets utgång.

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

medger en hedge mellan 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 5 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 573 USD/ton. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs genom swapkontrakt och optioner.

Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2020/2021, 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 41 % av det förväntade kassaflödesunderskottet i USD 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 64 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultat effekt på 40 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 72 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell leaseingskulder. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leaseingskulder 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 skapar 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 externa leaseingskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leaseingskulderna 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 leaseingskulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leaseingskulder om cirka 1 508 MUSD och USD-kursen per 30 april skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 79 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 47 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 muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2021.

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 skadeståndprocesser 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 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 avtog 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 efter domstolsbehandling i november 2020 avtog Östre Landsret i en dom den 9 februari 2021 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden.

De kabinanställda har begärt att högsta instans ska pröva frågan och avgörande i den frågan förväntas under 2021.

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. Muntlig förhandling i EU-domstolen ägde rum i december 2020. Den 23 mars 2021 kom EU-domstolen med avgörande i ärendet med innebörden att pilotstrejken i SAS 2019 inte ska betraktas som en extraordinär omständighet eftersom konflikter med anställda ska anses vara inom bolagets kontroll. EU-domstolens beslut gick i helt motsatt riktning än generaladvokatens förslag till avgörande en vecka tidigare som gick ut på att en strejk organiserad av piloternas fackföreningar utgör en extraordinär omständighet som kan befria flygbolag från sin skyldighet enligt EU-förordning 261/2004 att betala ersättning för inställda eller försenade flygningar. Innebörden av EU-domstolens avgörande är att SAS tvingas betala kompensation till de passagerare som drabbades av inställda och försenade flyg med anledning av pilotstrejken i SAS 2019. SAS bedömning är att passagerarnas krav ej överstiger 150 MSEK.

# KONCERNENS RESULTATRÄKNING

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
		Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Intäkter	2	1 932	5 264	4 214	14 971
Personalkostnader		-1 288	-1 995	-2 716	-4 570
Bränslekostnader		-291	-2 504	-719	-4 524
Luftfartsavgifter		-203	-523	-425	-1 440
Övriga externa kostnader	3	-999	-2 150	-2 093	-5 745
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 202	-1 408	-2 497	-2 777
Resultat från andelar i intresseföretag		3	1	5	3
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		0	0	12	0
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-2 048</b>	<b>-3 315</b>	<b>-4 219</b>	<b>-4 082</b>
Finansnetto	5	-313	-407	-78	-727
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-2 361</b>	<b>-3 722</b>	<b>-4 297</b>	<b>-4 809</b>
Skatt		-72	252	-186	478
<b>Periodens resultat</b>		<b>-2 433</b>	<b>-3 470</b>	<b>-4 483</b>	<b>-4 331</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>					
<i>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		54	-117	59	-120
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		-71	-927	508	-1 314
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		1 436	47	1 922	391
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>1 419</b>	<b>-997</b>	<b>2 489</b>	<b>-1 043</b>
<b>Summa totalresultat för perioden</b>		<b>-1 014</b>	<b>-4 467</b>	<b>-1 994</b>	<b>-5 374</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>					
Periodens resultat		-2 433	-3 470	-4 483	-4 331
Totalresultat för perioden		-1 014	-4 467	-1 994	-5 374
Resultat per aktie före och efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-0,35	-9,15	-0,64	-11,49

<sup>1</sup> Resultat per aktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget samt kostnader för hybridobligationer i relation till 7 266 039 292 (382 582 551) utestående aktier under perioden november till april.

## RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Resultat före skatt (EBT)	-2 361	-3 722	-4 297	-4 809
Omstruktureringskostnader <sup>1</sup>	0	8	0	17
Realisationsresultat <sup>2</sup>	0	0	-12	0
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-2 361</b>	<b>-3 714</b>	<b>-4 309</b>	<b>-4 792</b>

<sup>1</sup> Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader 0 (-17) MSEK under perioden november till april.

<sup>2</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om 14 (0) MSEK samt försäljning av lokal om -2 (0) MSEK under perioden november till april.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 april 2021	31 okt 2020	30 apr 2020
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	1 266	1 273	1 340
Materiella anläggningstillgångar	19 336	18 861	20 644
Nyttjanderättstillgångar	16 533	17 264	17 634
Finansiella tillgångar	7 333	6 063	5 729
Uppskjutna skattefordringar	976	1 640	1 308
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>45 444</b>	<b>45 101</b>	<b>46 655</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	596	510	510
Kortfristiga fordringar	1 850	1 591	2 041
Likvida medel <sup>1</sup>	4 420	10 231	4 221
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>6 866</b>	<b>12 332</b>	<b>6 772</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>52 310</b>	<b>57 433</b>	<b>53 427</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>8 360</b>	<b>10 490</b>	<b>-65</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	13 309	11 219	14 910
Räntebärande leasingskulder	12 590	13 499	14 491
Övriga skulder	3 425	3 603	3 614
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>29 324</b>	<b>28 321</b>	<b>33 015</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	3 879	3 773	4 114
Räntebärande leasingskulder	2 544	3 105	3 490
Övriga skulder	8 203	11 744	12 873
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>14 626</b>	<b>18 622</b>	<b>20 477</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>52 310</b>	<b>57 433</b>	<b>53 427</b>
Eget kapital per aktie (SEK) <sup>1</sup>	0,10	0,40	-4,09
Räntebärande tillgångar	11 548	15 869	9 794
Räntebärande skulder	32 322	31 596	37 005
Rörelsekapital	-8 029	-11 208	-12 493

<sup>1</sup> Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till 7 266 039 292 utestående aktier.  
Per 30 april 2020 var antal aktier 382 582 551, kvotvärde 20,10 SEK.

## SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 30 APRIL 2021

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	7 333	1 067
Kortfristiga fordringar	1 850	428
Likvida medel	4 420	4 420
Långfristiga skulder	29 324	25 899
Kortfristiga skulder	14 626	6 423
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>26 407</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>	Ej registrerat aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 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 på hybridobligation							-63	-63
Periodens resultat							-4 331	-4 331
Periodens totalresultat				-1 314	-120		391	-1 043
<b>Utgående balans 30 april 2020</b>	<b>7 690</b>	-	<b>170</b>	<b>-1 131</b>	<b>-191</b>	<b>1 500</b>	<b>-8 103</b>	<b>-65</b>
Ränta på hybridobligation							-63	-63
Minskning av aktiekapitalet i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	-7 403						7 403	-
Nyemission aktier	3 875	5	2 120					6 000
Nyemission hybridobligationer						6 000		6 000
Konvertering av befintlig hybridobligation till aktier	873		477			-1 500	150	-
Konvertering av befintlig obligation till aktier och ny hybridobligation	410		225			1 615		2 250
Transaktionskostnader			-93				-62	-155
Fondemission i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	3 200						-3 200	-
Periodens resultat							-4 944	-4 944
Periodens totalresultat				1 146	-40		361	1 467
<b>Utgående balans 31 oktober 2020</b>	<b>8 645</b>	<b>5</b>	<b>2 899</b>	<b>15</b>	<b>-231</b>	<b>7 615</b>	<b>-8 458</b>	<b>10 490</b>
Registrering aktier	5	-5						-
Ränta på hybridobligation							-136	-136
Periodens resultat							-4 483	-4 483
Periodens totalresultat				508	59		1 922	2 489
<b>Utgående balans 30 april 2021</b>	<b>8 650</b>	-	<b>2 899</b>	<b>523</b>	<b>-172</b>	<b>7 615</b>	<b>-11 155</b>	<b>8 360</b>

<sup>1</sup>Antal aktier i SAS AB: 7 266 039 292, kvotvärde 1,19 SEK.

Per 30 april 2020 var antal aktier 382 582 551, kvotvärde 20,10 SEK.

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

## KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
Resultat före skatt (EBT)	-2 361	-3 722	-4 297	-4 809
Avskrivningar och nedskrivningar	1 202	1 408	2 497	2 777
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	0	0	-12	0
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-74	1 063	-676	1 068
Betald skatt	0	0	-2	-17
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-1 233</b>	<b>-1 251</b>	<b>-2 490</b>	<b>-981</b>
Förändring av rörelsekapital	-170	-506	-3 850	-221
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-1 403</b>	<b>-1 757</b>	<b>-6 340</b>	<b>-1 202</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 584	-3 333	-2 368	-5 871
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-1	0	-1	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	66	31	329	-46
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-1 519</b>	<b>-3 302</b>	<b>-2 040</b>	<b>-5 917</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Upptagande av lån	2 954	4 534	4 383	5 949
Återbetalning av lån	-328	-203	-987	-453
Amorteringar av leasingkulder	-728	-665	-1 603	-1 501
Övrigt i finansieringsverksamheten	711	-982	775	-1 415
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>2 609</b>	<b>2 684</b>	<b>2 568</b>	<b>2 580</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-313</b>	<b>-2 375</b>	<b>-5 812</b>	<b>-4 539</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	1	-3	1	-3
Likvida medel vid periodens början	4 732	6 599	10 231	8 763
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>4 420</b>	<b>4 221</b>	<b>4 420</b>	<b>4 421</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten per aktie (SEK)	-0,19	-4,59	-0,87	-3,14

# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 228 047 (89 734) per 30 april 2021.  
Medelantal anställda uppgick till 2 (2).

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv2	
	Nov–apr 2020–2021	Nov–apr 2019–2020
Intäkter	22	22
Personalkostnader	-15	-14
Övriga rörelsekostnader	-21	-15
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-14</b>	<b>-7</b>
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-223	-487
Finansnetto	235	4
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-2</b>	<b>-490</b>
Skatt	0	-6
<b>Periodens resultat</b>	<b>-2</b>	<b>-496</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2021	31 okt 2020	30 apr 2020
Finansiella tillgångar	24 787	23 502	14 838
Övriga omsättningstillgångar	201	151	25
Likvida medel	0	1	1
<b>Summa tillgångar</b>	<b>24 988</b>	<b>23 654</b>	<b>14 864</b>
Eget kapital	23 396	23 534	10 105
Långfristiga skulder	1 548	7	2 249
Kortfristiga skulder	44	113	2 510
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>24 988</b>	<b>23 654</b>	<b>14 864</b>

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Ej registrerat aktiekapital	Reserv- fond	Överkurs- fond	Hybrid- obliga- tioner	Balans- erade vinstmedel	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2020	8 645	5	447	2 729	7 615	4 093	23 534
Registrering aktier	5	-5					-
Ränta hybridobligation						-136	-136
Periodens resultat						-2	-2
<b>Utgående balans, 30 april 2021</b>	<b>8 650</b>	<b>-</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>3 955</b>	<b>23 396</b>

<sup>1)</sup> Antal aktier: 7 266 039 292 aktier, kvotvärde 1,19 SEK.

## NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH FINANSIELLA RAPPORTER

Denna delårsrapport i sammandrag för SAS-koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderföretaget har upprättats i enlighet med årsredovisningslagens 9 kapitel, Delårsrapport. För koncernen och moderföretaget har samma redovisningsprinciper och beräkningsgrunder tillämpats som i den senaste årsredovisningen med undantag av nedan beskrivna ändrade redovisningsprinciper. Upplysningar enligt IAS 34.16A framkommer förutom i de finansiella rapporterna och dess tillhörande noter även i övriga delar av delårsrapporten.

### NYA OCH ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER M.M.

De nya eller reviderade IFRS som trätt i kraft i november 2020 eller senare har inte haft någon effekt på koncernens finansiella rapporter. Nya eller ändrade IFRS som träder i kraft under kommande räkenskapsår har inte förtidstillämpats vid upprättandet av dessa finansiella rapporter och förväntas inte ha en väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets kommande finansiella rapporter.

SAS tillämpar fortsatt 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 2022 eller tidigare som en modifiering. Undantaget har inte haft någon effekt på SAS resultat under perioden.

### UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av delårsrapporten kräver att SAS gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader, detta beskrivs även på sida 9 i denna rapport. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Förutom det som beskrivs nedan är de kritiska bedömningarna och källorna till osäkerhet i uppskattningar desamma som i senaste årsredovisningen.

### 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 hela flygbranschen inklusive SAS verksamhet, med början i mars 2020 och fortsatt in i räkenskapsåret 2020/2021. Under första halvåret 2020/2021 minskade kapaciteten (ASK) med 69,7 % och trafiken (RPK) minskade med 86,5 % jämfört med samma period året innan. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har minskat SAS intäkter betydligt och totala intäkterna minskade med 71,8 % jämfört med det första halvåret 2019/2020. Trots de åtgärder som SAS har vidtagit för att minska kostnaderna kan inte den betydande minskningen av intäkterna uppvägas av kostnadsänkningar fullt ut och resultatet före skatt för det första halvåret 2020/2021 uppgick till -4,3 miljarder SEK.

SAS har under första halvåret 2020/2021 fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. Bland annat har finansiering av majoriteten av leveranser av flygplan fram till våren 2022 säkrats med kreditgivare. Programmen för korttidspermitteringar från de skandinaviska staterna har hjälpt till att behålla så många av SAS medarbetare som möjligt. Korttidspermitteringarna gör det också möjligt för SAS att skala upp och ner trafiken efter svängningarna i ef-

terfrågan. Marknadsförhållandena är dock fortsatt osäkra och är direkt beroende av hur snabbt vaccineringen genomförs på SAS viktiga marknader så att reserestriktioner kan lättas. SAS uppfattning är fortsatt att återhämtningen för flygbranschen kommer att pågå fram till 2022 innan efterfrågan når mer normala nivåer, med en återgång till nivåerna före Covid-19 ytterligare några år senare. För 2021 har den förväntade gradvisa uppgången fördröjts och osäkerheten har ökat till följd av de rådande marknadsförhållandena. Passagerare väljer i högre grad att boka sina resor nära inpå avresedatum vilket också bidrar till att framtida efterfrågan är svårbedömd, främst på kort sikt. Dessa osäkerheter leder till att biljettförsäljningen och därmed intäkterna under främst den viktiga sommarperioden men även hösten 2021 är svårbedömd och kan resultera i fortsatt negativa kassaflöden i en omfattning och under en tidsrymd som SAS bedömer är övergående, men tidpunkten för återhämtningen är för närvarande osäker. Rådande osäkerhet gör att tillgång till likviditet är avgörande för alla flygbolag. SAS har därför säkrat att det finns stöd hos huvudägarna, den danska och svenska staten, för tillgång till en kreditram uppgående till totalt 3,0 miljarder SEK. Kreditramen är till för att skapa en likviditetsbuffert och ska ses som ett komplement till SAS pågående aktiviteter med kostnadsbesparingar och andra likviditetsstärkande åtgärder.

SAS arbetar till följd av detta med flera olika scenarioanalyser där huvudscenariot är att efterfrågan i jämförelse med 2019 gradvis ökar med början i juni för att nå ca 50 % under senare delen av sommaren och strax däröver under räkenskapsårets sista månader. Utifrån dessa antaganden är SAS bedömning att likviditeten är tillräcklig för de närmaste tolv månadernas verksamhet.

### STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS-koncernen har under perioden fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan 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 253 (242) MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten avseende ersättning för fasta kostnader och 382 (92) MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader.

Utöver ovan har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 92 (177) MSEK.

### RÖRELSESEGMENT OCH UPPDELNING AV INTÄKTER

Koncernens verksamhet redovisas som ett rörelsesegment, vilket är konsekvent med den interna rapporteringen till högsta verkställande beslutsfattaren definierad som SAS koncernledning.

I not 2 redogörs för uppdelning av intäkter per intäktskategori och geografiskt område. Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intraskandinavisk. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga intäkter allokeras till geografiskt område baserat på kundens geografiska placering, till exempel avseende varor som exporteras till en kund i annat land alternativt den geografiska placering där tjänsten eller servicen utförs.



**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.

**INTÄKTER PER KATEGORI**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Passagerarintäkter	950	3 462	2 047	10 777
Charterintäkter	3	201	12	446
Fraktintäkter	282	160	513	526
Övriga trafikintäkter	229	553	629	1 224
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>1 464</b>	<b>4 376</b>	<b>3 201</b>	<b>12 973</b>
Övriga rörelseintäkter	468	888	1 013	1 998
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 932</b>	<b>5 264</b>	<b>4 214</b>	<b>14 971</b>

**TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Passagerarintäkter	1 310	3 426	122	1 249	431	3 624	184	2 478	2 047	10 777
Charterintäkter	0	0	0	0	12	446	0	0	12	446
Fraktintäkter	2	3	1	2	123	25	387	496	513	526
Övriga trafikintäkter	402	389	37	142	133	412	57	282	629	1 224
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>1 714</b>	<b>3 818</b>	<b>160</b>	<b>1 393</b>	<b>699</b>	<b>4 507</b>	<b>628</b>	<b>3 256</b>	<b>3 201</b>	<b>12 973</b>

**ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION**

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Övriga rörelseintäkter	111	240	550	681	196	434	105	423	51	220	1 013	1 998

**NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Försäljnings- och distributionskostnader	-145	-377	-263	-1 088
Cateringkostnader	-68	-169	-132	-438
Hanteringskostnader	-165	-387	-381	-1 067
Tekniskt flygplansunderhåll	-359	-590	-622	-1 150
Data- och telekommunikationskostnader	-214	-344	-432	-732
Wet lease-kostnader	-98	-307	-207	-684
Övrigt	50	24	-56	-586
<b>Summa</b>	<b>-999</b>	<b>-2 150</b>	<b>-2 093</b>	<b>-5 745</b>

**NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-37	-37	-74	-73
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-368	-458	-778	-922
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-797	-913	-1 645	-1 782
<b>Summa</b>	<b>-1 202</b>	<b>-1 408</b>	<b>-2 497</b>	<b>-2 777</b>

**NOT 5 FINANSNETTO**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020
Finansiella intäkter	7	24	13	56
Räntekostnader	-137	-147	-254	-277
Övriga finansiella kostnader	-11	-15	-16	-28
Valutakursdifferenser	-3	-7	-13	-17
Räntekostnader, IFRS 16	-151	-179	-309	-347
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-18	-83	501	-114
<b>Summa</b>	<b>-313</b>	<b>-407</b>	<b>-78</b>	<b>-727</b>

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

MSEK	30 apr 2021		31 okt 2020	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	48	48	132	132
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	9	9	22	22
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	7 415	7 415	14 236	14 235
<b>Summa</b>	<b>7 472</b>	<b>7 472</b>	<b>14 390</b>	<b>14 389</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	109	109	928	928
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	7	7	12	12
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	19 841	20 341	16 867	16 889
<b>Summa</b>	<b>19 957</b>	<b>20 457</b>	<b>17 807</b>	<b>17 829</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**

MSEK	30 apr 2021			31 okt 2020		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	48	48	-	132	132
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	9	9	-	22	22
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>-</b>	<b>155</b>	<b>155</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	109	109	-	928	928
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	7	7	-	12	12
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>-</b>	<b>940</b>	<b>940</b>

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

Stockholm den 27 maj 2021

Carsten Dilling  
Styrelsens ordförande

Oscar Stege Unger  
Styrelseledamot

Monica Caneman  
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer  
Styrelseledamot

Henriette Hallberg Thygesen  
Styrelseledamot

Nina Bjornstad  
Styrelseledamot

Michael Friisdahl  
Styrelseledamot

Kay Kratky  
Styrelseledamot

Jens Lippestad  
Styrelseledamot

Tommy Nilsson  
Styrelseledamot

Christa Cerè  
Styrelseledamot

Karl Sandlund  
VD och koncernchef

# GRANSKNINGSRAPPORT

**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 30 april 2021 och den sexmånadersperiod 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 företagens 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.

Stockholm den 27 maj 2021

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

# TRAFIKTALSINFORMATION

## REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	857	3 124	-72,6 %	1 855	9 243	-79,9 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	739	3 398	-78,3 %	1 543	10 763	-85,7 %
ASK, säteskilometer (milj.)	2521	5 906	-57,3 %	5 269	16 665	-68,4 %
Kabinfaktor	29,3 %	57,5 %	-28,2 <sup>1</sup>	29,3 %	64,6 %	-35,3 <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	1,29	0,97	+32,8 %	1,33	0,95	+39,2 %
Passageraryield, nominell	1,29	1,02	+26,3 %	1,33	1,00	+32,5 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,38	0,56	-32,4 %	0,39	0,62	-36,9 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,38	0,59	-35,6 %	0,39	0,65	-39,9 %
RASK, valutajusterad	0,58	0,67	-13,4 %	0,60	0,71	-14,4 %
RASK, nominell	0,58	0,70	-17,4 %	0,60	0,74	-18,5 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Feb-apr 2021	Feb-apr 2020	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	858	3 225	-73,4 %	1 859	9 485	-80,4 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	744	3 677	-79,8 %	1 556	11 503	-86,5 %
ASK, säteskilometer (milj.)	2 534	6 256	-59,5 %	5 303	17 513	-69,7 %
Kabinfaktor	29,4 %	58,8 %	-29,4 <sup>1</sup>	29,3 %	65,7 %	-36,3 <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,39	-1,21	+15,2 %	-1,43	-0,95	+51,0 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,39	-1,23	+12,7 %	-1,40	-0,97	+44,0 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valu- tajusterad	-1,28	-0,87	+47,6 %	-1,29	-0,72	+80,0 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelse- störande poster	-1,27	-0,83	+53,3 %	-1,27	-0,72	+77,0 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Feb-apr 2020-2021 vs. Feb-apr 2019-2020		Nov-apr 2020-2021 vs. Nov-apr 2019-2020	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	-92,6 %	-46,0 %	-95,4 %	-69,9 %
Europa/Intraskand	-83,5 %	-76,7 %	-88,3 %	-80,9 %
Inrikes	-48,9 %	-34,2 %	-61,6 %	-38,5 %

## PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	April 2021	April 2020	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	4,9	9,1	-46,4 %
Kabin, Blocktimmar/år	432	701	-38,4 %
Piloter, Blocktimmar/år	260	578	-55,1 %

Miljöeffektivitet	Nov-apr 2020-2021	Nov-apr 2019-2020	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	801	3 707	-78,4 %
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram	54,7	61,1	-10,5 %

# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS FLYGPLANSFLOTTA 30 APRIL 2021

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 A330/350	5,8	8	5		13	13			13	3	
Airbus A320-familjen	6,8	19	50		69	63	6		69	35	2
Boeing 737NG	15,9	15	8		23	23			23		
Bombardier CRJ	6,1			20	20			20	20		
ATR-72	7,6			6	6			6	6		
<b>Summa flygplan i trafik</b>	<b>8,3</b>	<b>42</b>	<b>63</b>	<b>26</b>	<b>131</b>	<b>99</b>	<b>6</b>	<b>26</b>	<b>131</b>	<b>38</b>	<b>2</b>
<b>Flygplan under utfasning</b>											
Airbus A330	18,6		1		1						
Boeing 737NG	16,5	4	5		9						
<b>Summa</b>	<b>16,7</b>	<b>46</b>	<b>69</b>	<b>26</b>	<b>141</b>						

Flygplan på fast order 2021–2025 per 30 april 2021	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	Summa
Airbus A320neo		13	12	6	4	35
Airbus A321neo LR	2					2
Airbus A350	1		2			3
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>40</b>



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

# FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	30 apr 2021	31 okt 2020	30 apr 2020
Avkastning på investerat kapital (ROIC) <sup>1</sup>	-25 %	-27 %	-1 % <sup>2</sup>
Finansiell nettoskuld/EBITDA <sup>1</sup>	-8,3x	-9,2x	6,9x <sup>2</sup>
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	38 %	67 %	26 % <sup>2</sup>
Avkastning på eget kapital <sup>1</sup>	-213 %	-427 %	-59 %
Soliditet	16 %	18 %	-0,1 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	26 407	18 899	29 861
Skuldsättningsgrad	3,2	1,8	-459,4
Räntetäckningsgrad <sup>1</sup>	-7,2	-6,7	-2,3

<sup>1</sup> Nyckeltal per 30 april 2021 och per 31 oktober 2020 är inklusive IFRS 16. Nyckeltal per 30 april 2020 bygger på finansiella rapporter enligt IAS 17 (exklusive IFRS 16).

<sup>2</sup> Nyckeltalen har beräknats i enlighet med en annan definition och har inte räknats om. Den tidigare definitionen återfinns i Alternativa nyckeltal Kv2 2020.

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 aktieägareinformation. 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 2020–2021	Nov–jan 2019–2020	Feb–apr 2021	Feb–apr 2020	Maj–jul 2020	Maj–jul 2019	Aug–okt 2020	Aug–okt 2019
Intäkter	2 282	9 707	1 932	5 264	2 507	13 401	3 035	13 435
EBITDAR	-918	662	-848	-1 890	-281	2 998	-1 162	2 631
EBITDAR-marginal	-40,2 %	6,8 %	-43,9 %	-35,9 %	-11,2 %	22,4 %	-38,3 %	19,6 %
Rörelseresultat (EBIT)	-2 171	-767	-2 048	-3 315	-2 729	1 570	-2 738	1 187
EBIT-marginal	-95,1 %	-7,9 %	-106,0 %	-63,0 %	-108,9 %	11,7 %	-90,2 %	8,8 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 936	-1 087	-2 361	-3 722	-2 071	1 490	-3 271	1 096
Periodens resultat	-2 050	-861	-2 433	-3 470	-2 365	1 162	-2 579	861
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 948	-1 078	-2 361	-3 714	-784	1 495	-3 043	1 226
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,28	-2,33	-0,35	-9,15	-6,18	3,04	-4,46	2,19
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-5 458	-2 060	-2 922	-5 059	-2 016	140	-3 228	-309
Medelantal anställda (FTE)	4 983	10 364	4 476	7 988	4 937	10 639	6 981	10 587



# 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 justerat med teoretisk skatt i relation till genomsnittligt eget kapital och finansiell nettoskuld.

**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 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, samt outnyttjade kreditfaciliteter med en löptid på minst tre månader, i relation till fasta kostnader och finansnetto, exklusive valutakursdifferenser på leasingkulder. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personalkostnader och övriga externa kostnader under de senaste 12 månaderna.

**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.

**Finansiell nettoskuld/EBITDA** – Summa genomsnittlig finansiell nettoskuld i relation till EBITDA.

**FTE** – Medelantal anställda.

**IATA** – International Air Transport Association. En global sammanlutning 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 %.

**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 ersatte 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.

**Offrerade säteskilometer** – Se ASK.

**Offrerade tonkilometer** – Se ATK.

**Operationell leasing** – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämställs 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).

**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 samt kostnader för hybridobligationer i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

**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.

SAS, Skandinaviens ledande flygbolag, med knutpunkter i Köpenhamn, Oslo och Stockholm, flyger till resmål i Europa, USA och Asien. Inspirerade av vårt skandinaviskt arv och hållbarhet, strävar SAS efter att vara världsledande inom hållbart flyg. Vi ska minska de totala koldioxidutsläppen med 25 procent till år 2025, genom att använda mer hållbart flygbränsle och vår moderna flotta med bränsleeffektiva flygplan. Förutom flygverksamheten, erbjuder SAS markttjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster. SAS är en av grundarna av Star Alliance™ och tillsammans med partnerbolagen erbjuds ett stort antal 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 finns i SAS Konsortiet med undantag för SAS Cargo, SAS Ground Handling och SAS EuroBonus, som är direktägda av SAS AB.

#### FINANSIELL KALENDER

Månatlig trafiktalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor Relations.

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)

**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).