

**Bilaga C / *Exhibit C***



## Q2 2020

# KRAFTIGT NEGATIVT RESULTAT TILL FÖLJD AV COVID-19

### FEBRUARI 2020–APRIL 2020

- Intäkter: 5 264 (9 871) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -3 722 (-1 216) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -3 714 (-1 211) MSEK
- Periodens resultat: -3 470 (-933) MSEK
- Resultat per stamaktie: -9,15 (-2,44) SEK

### VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS ställer tillfälligt in större delen av trafiken till följd av effekterna av covid-19
- SAS inleder processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster
- Pågående och konstruktiva diskussioner med de största ägarna om en rekapitaliseringsplan för att säkra tillräckliga nivåer av finansiering och eget kapital för framtiden

### VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

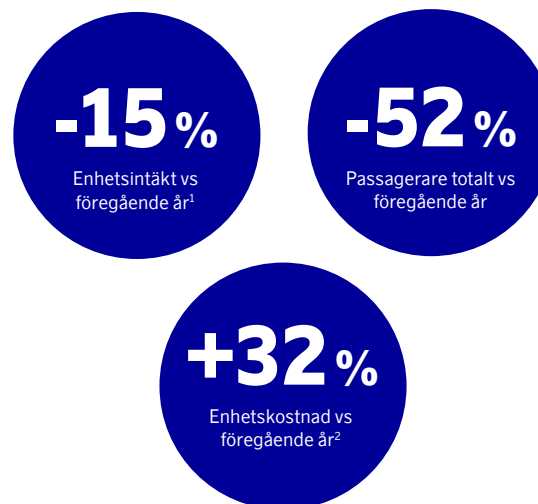
- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK
- Magnus Örnberg utsedd till ny CFO för SAS

### NOVEMBER 2019–APRIL 2020

- Intäkter: 14 971 (19 276) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -4 809 (-1 792) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -4 792 (-1 935) MSEK
- Periodens resultat: -4 331 (-1 402) MSEK
- Resultat per stamaktie: -11,49 (-3,69) SEK

SAS DELÅRSRAPPORT NOVEMBER 2019–APRIL 2020

### NYCKELTAL – ANDRA KVARTALET 2020



<sup>1</sup> PASK, Valutajusterad

<sup>2</sup> CASK, Valutajusterad och exklusive flygbränsle

**"Under den pågående krisen, måste SAS än en gång visa på sin förmåga att anpassa sig till en ny och väldigt utmanande verklighet."**

Rickard Gustafson, VD och koncernchef

### FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv2	Kv2	Kv1–kv2	Kv1–kv2
	Feb–apr 2020	Feb–apr 2019	Nov–apr 2019–2020	Nov–apr 2018–2019
Intäkter	5 264	9 871	14 971	19 276
Rörelseresultat (EBIT)	-3 315	-1 130	-4 082	-1 591
EBIT-marginal	-63,0 %	-11,4 %	-27,3 %	-8,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-3 714	-1 211	-4 792	-1 935
Periodens resultat	-3 470	-933	-4 331	-1 402
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 757	2 344	-1 202	1 662

	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Avkastning på investerat kapital <sup>1</sup>	-1 %	8 %	9 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	6,9x	3,7x	3,4x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	26 %	38 %	32 %
Soliditet <sup>2</sup>	-0,1 %	16 %	10 %
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-11,49	1,54	-3,69
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-4,09	10,12	8,8

<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. Sex månader till 30 april 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 28 maj 2020 kl. 08:00 CET.

# KRAFTIGT NEGATIVT RESULTAT TILL FÖLJD AV COVID-19

Covid-19-pandemin har orsakat en global kris för flygbranschen och även för SAS. Det som började med reserestriktioner till Fastlandskina ledde snabbt till globala reserestriktioner, karantän och starka rekommendationer mot icke-nödvändiga resor. Detta ledde till att grunden för vår affär försvann och nästan hela vår flygplansflotta har stått på marken från mitten av mars. I slutet av kvartalet flög SAS främst begränsade inrikesnätverk i Norge och Sverige, kompletterat med ett fåtal internationella flygningar för att hämta hem skandinaviska passagerare. För första gången i bolagets historia hade SAS inte några reguljära internationella flygningar till/från Skandinavien.

## FINANSIELL SAMMANFATTNING

Vi inledde räkenskapsåret med en hög efterfrågan på våra tjänster och med en stabil operativ kvalitet i termer av regularitet och punktlighet. Vi redovisade starka passagerarsiffror, ökad omsättning och högre marknadsandelar. Men allteftersom kvartalet fortskred, blev den fulla effekten av covid-19-pandemin tydlig. I april minskade vår kapacitet med 94 % och antalet passagerare föll med 96 % jämfört med föregående år. Som en direkt följd minskade kvartalsintäkterna med närmare 50 % till 5 264 MSEK.

Den minskade efterfrågan ledde till att SAS omedelbart satte igång en lång rad åtgärder för att kraftigt minska kostnaderna. Totalt uppgick reduktionerna av fasta och rörliga kostnader till 2,4 miljarder SEK jämfört med samma kvartal föregående år. I nuläget är ungefär 90 % av vår arbetsstyrka temporärt korttidspermitterad och vi har varslat om uppsägning av 5 000 heltidstjänster, för att anpassa oss till förväntade marknadsvillkor.

Dessutom har vi genomfört en kraftig minskning av vårt nätverk, minskat våra kostnader för försäljning och marknadsföring, omförhandlat leverantörsavtal samt skjutit upp IT-projekt. Vi sänkte också investerings-takten genom att senarelägga leveranser av flygplan och vi har nått överenskommelser om betalningsuppehåll med flertalet av våra leasegivare.

SAS har, som många andra flygbolag, höga fasta kostnader och därför har tyvärr inte kostnadssänkningarna helt kunnat uppväga den kraftiga intäktsnedgången, vilket ledde till att kvartalet slutade med en förlust före skatt på 3,7 miljarder SEK. Ett annat fokusområde har varit att i möjligaste mån bibehålla likvida medel och vår kassaposition slutade på 4,2 miljarder SEK, en nedgång med 2,4 miljarder SEK under kvartalet.

Kort efter kvartalets slut kunde vi teckna avtal om en treårig revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten. Faciliteten stärker vår finansiella situation under en svår period, med ett förväntat negativt operationellt kassaflöde i storleksordningen 500–700 MSEK per månad till och med slutet av räkenskapsåret 2019/2020.

## SAMHÄLLSNYTTA OCH SÄKERT RESANDE

Trots de stängda gränserna fortsätter SAS att spela en viktig roll i att stötta samhället som helhet. SAS genomförde tidigt specialflygningar för att få hem skandinaviska medborgare från länder som Peru, Brasilien och Pakistan. Vi har säkerställt luftbroar för viktiga medicinska leveranser i samarbete med de tre skandinaviska regeringarna samt Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse.



Rickard Gustafson, VD och koncernchef

Dessutom har våra medarbetare engagerat sig i att avlasta den hårt ansträngda sjukvårdssektorn och hjälpt till ett genomföra allmänna covid-19-tester och ställt upp som vikarier i grundskolan.

Våra resenärers och medarbetares säkerhet och välbefinnande har alltid högsta prioritet för oss. Därför har SAS sett över hela kundresan och gjort förändringar för att säkerställa en så trygg reseupplevelse som möjligt. Till att börja med ber vi alla resenärer att följa de allmänna rekommendationerna som har utfärdats av myndigheterna i respektive land.

Våra rutiner för ombordstigning har anpassats för att underlätta social distansering och vi har tillfälligt stängt alla SAS lounges. Ombord är våra flygplan utrustade med effektiva HEPA-filtrer, som kraftigt minskar risken för luftburen smitta, vårt servicekoncept har gjorts om för att minska fysiska kontakter och alla flygplan städas och desinfekteras oftare. Dessutom placeras passagerarna med så mycket social distansering som möjligt, icke-nödvändiga lösa föremål ombord har tagits bort och tillåtet handbagage har begränsats. Passagerare måste ta med sig och använda ansiktsmask under resan.

### **ANPASSNING TILL EN NY VERKLIGHET**

Världens länder kommer gradvis att öppnas igen, men takten och villkoren kommer inte att vara samma överallt. Pandemin har dessutom lett till ekonomisk nedgång, beteendemässiga förändringar till fördel för fler digitala möten och orsakat en generell oro för hälsan bland många kunder. Därför förväntar vi oss en längre återhämningsperiod än under tidigare nedgångar. Vi tror att återhämtningen kommer att börja med efterfrågan på inrikesresor, följt av europeiska och interkontinentala destinationer. Men det kommer sannolikt att dröja till 2022 innan vi ser efterfrågenivåer i linje med vad vi upplevde före covid-19-utbrottet.

Under den pågående krisen, måste SAS än en gång visa på sin förmåga att anpassa sig till en ny och väldigt utmanande verklighet. Som svar på en marknad som kännetecknas av lägre antal passagerare och sämre intäktsgenerering, kommer SAS följa en reviderad affärsplan, som innebär 4 miljarder SEK i ytterligare förbättringar till 2022.

Besparingar kommer göras genom en lång rad av åtgärder. En minskning av arbetsstyrkan med upp till 5 000 tjänster i kombination med att samtliga funktioner inom administrationen kommer att prövas. Produktivitetsförbättringar på 15-25 % kommer krävas i alla kollektivavtal för att anpassa sig till förändrade marknadsvillkor och säsongsvariationer. Att vi fortsätter de strikta rutiner för kostnadskontroll som införts under krisen, som omförhandlade avtal med leverantörer, minskade utgifter på marknadsföring, produkt- och IT-utveckling, samt andra projekt. Vidare planerar vi att anpassa storleken på flottan, genom att skjuta upp och anpassa framtida leveranser av flygplan från Airbus och leasegivare, till dess att efterfrågan återvänder.

Vårt engagemang för en mer hållbar framtid står fast och vår plan innehåller ytterligare initiativ för att fortsätta och öka våra insatser. För att uppnå det kommer vi fortsätta att uppgradera vår flotta, anpassa användning av flygplan efter efterfrågan och öka användningen av hållbara flygbränslen för att kraftigt minska våra utsläpp.

Mot bakgrund av påverkan från covid-19 och den tid det kommer att ta att återgå till en mer normaliserad situation kommer SAS att behöva säkra ytterligare finansiering för att kunna fortsätta som den viktigaste leverantören av flygbolagsinfrastruktur i Skandinavien. Det kommer att kräva stöd från de skandinaviska staterna. Som ett första steg har den danska och svenska

staten till 90 % garanterat en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK. SAS fortsätter också ansträngningarna för att säkra stöd från den norska staten.

SAS deltar för närvarande i aktiva, intensiva och konstruktiva diskussioner med bolagets största aktieägare samt utvalda intressenter om en rekapitaliseringsplan för att säkra SAS framtid. I denna ingår att leverera på verksamhetens viktigaste prioriteringar, som innefattar en ökad produktivitet och en fortsatt grön omställning.

Alla potentiella lösningar kommer att kräva att både stater och marknadsaktörer deltar, samt åtgärder för att fördela bördan på interna, externa och ekonomiska intressenter i bolaget. I nuläget överväger vi olika alternativ och målet är att presentera en plan för marknaden under juni 2020.

När planen är på plats, är jag övertygad om att vi kan övervinna utmaningarna och återigen bygga upp vår verksamhet utifrån SAS styrkor, med engagerade medarbetare, ett starkt varumärke och ett uppskattat kunderbjudande.

Vi upplever för närvarande en situation som saknar motstycke och som skapar stora utmaningar för SAS. Jag vill uttrycka min uppriktiga uppskattning av alla medarbetare på SAS för deras hängivna arbete och stöd under krisen. Vi är fast beslutna om att så snart som möjligt starta upp verksamheten igen. På alla SAS medarbetares vägnar, ser jag verkligen fram emot att återigen få hälsa er välkomna ombord på en SAS-flygning inom en snar framtid.

Rickard Gustafson,  
VD och koncernchef  
Stockholm den 28 maj 2020

# KOMMENTARER TILL SAS DELÅRSRÄKENSKAPER

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV2 2020

MSEK Resultaträkning	Nov-apr 19-20	Nov-apr 18-19	För- ändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	14 971	19 276	-4 305	159	-4 464
Totala rörelsekostnader	-19 053	-20 867	1 814	-26	1 840
Rörelseresultat (EBIT)	-4 082	-1 591	-2 491	133	-2 624
Resultat före skatt (EBT)	-4 809	-1 792	-3 017	6	-3 023

## EFFEKTER AV COVID-19 KV1-KV2 2020

MSEK	
Intäkter	-5 510
Personalkostnader	517
Bränslekostnader - volym	1 076
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Luftfartsavgifter	507
Övriga externa kostnader	1 468
Avskrivningar	61
<b>RÖRELSERESULTAT (EBIT)</b>	<b>-3 121</b>

### Intäkter

Intäkterna uppgick till 14 971 (19 276) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 464 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 28,0 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års försättningar, påverkade intäkterna negativt om 3 587 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 685 MSEK. Den högre yildelen gav en positiv effekt om 86 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 299 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 53 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 91 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna under första halvåret är hänförlig till låga volymer under andra kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 165 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år, främst hänförligt till intäkter från den norska staten för viktig infrastrukturtrafik under covid-19-pandemin.

### Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -4 570 (-4 821) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnaderna med 261 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen avser främst covid-19 med 517 MSEK, vilket inkluderar 242 MSEK i stöd som erhållits från staterna i Danmark och Sverige för tillfälliga permitteringar samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna negativt med ca. 185 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -4 524 (-4 142) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 3,9 %. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 339 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 474 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 982 MSEK och effekterna på upplupna kostnader var -18 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 440 (-1 877) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 24,5 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under andra kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -5 745 (-9 149) 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 i övriga rörelsekostnader 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 3 331 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 hanteringskostnader, försäljnings- och distributionskostnader samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 317 MSEK respektive 268 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 279 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med 47 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningarna uppgick till -2 777 (-874) MSEK, en ökning om 1 903 MSEK jämfört med motsvarande

period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderätter hade en negativ påverkan om 1 782 MSEK, se noterna 1 och 4.

Det pågående effektiviseringsprogrammet har under perioden resulterat i kostnadsreduktioner om 335 MSEK, hänförligt till åtgärder såsom ökad bränsleeffektivitet, högre operativ stabilitet och effekter från ett omförhandlat komponentkontrakt.

### Finansnetto

*Finansiella intäkter och kostnader* uppgick till -727 (-201) MSEK netto, vilket motsvarade en ökning i netto-kostnader om 526 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där räntekostnader och valutaomvärdering av leasingkulden hade en negativ påverkan om -461 MSEK, se not 5.

### Påverkan från IFRS 16

Antagandet av IFRS 16 hade en negativ påverkan om 310 MSEK på resultat före skatt (EBT) under räkenskapsårets första 6 månader. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 1 933 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderätter hade en negativ påverkan om 1 782 MSEK och finansnettot påverkades negativt med ett belopp om 461 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

### Periodens resultat

*Rörelseresultat* uppgick till -4 082 (-1 591) MSEK och resultat före skatt uppgick till -4 809 (-1 792) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin och påverkan från IFRS 16. Resultat efter skatt uppgick till -4 331 (-1 402) MSEK och skatteintäkter till 478 (390) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 159 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 26 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 133 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 127 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 6 MSEK på resultatet före skatt.

### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -17 (143) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig -17 (-13) MSEK till omstruktureringskostnader för personal. Övriga poster under första kvartalet föregående år avser realisationsresultat från flygplanstransaktioner, en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering i Kina.

### RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING – KV2 2020

MSEK	Feb-apr 19-20	Feb-apr 18-19	Föränd- ring mot fg år	Valutaef- fekter	Förändring mot fg år (Valu- tjust.)
Intäkter	5 264	9 871	-4 607	32	-4 639
Totala rörelsekostnader	-8 579	-11 001	2 422	315	2 107
Rörelseresultat (EBIT)	-3 315	-1 130	-2 185	347	-2 532
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-2 506	260	-2 766

### EFFEKTER AV COVID-19, KV2 2020

MSEK	
Intäkter	-5 510
Personalkostnader	517
Bränslekostnader - volym	1 076
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Lufftartsavgifter	507
Övriga externa kostnader	1 468
Avskrivningar	61
<b>RÖRELSERESULTAT (EBIT)</b>	<b>-3 121</b>

### Intäkter

*Intäkterna* uppgick till 5 264 (9 871) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 639 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 55,4 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 3 645 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 773 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 125 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 223 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 73 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 129 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna avsåg låga volymer till följd av spridningen av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 79 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år, främst hänförligt till intäkter från den norska staten för viktig infrastrukturtrafik under covid-19-pandemin.

**Rörelsekostnader**

*Personalkostnader* uppgick till -1 995 (-2 420) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnaderna med 419 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen beror främst covid-19 med 517 MSEK, vilket inkluderar 242 MSEK i stöd som erhållits från staterna i Danmark och Sverige för tillfälliga permitteringar samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna negativt med ca. 76 MSEK.

*Bränslekostnader* uppgick till -2 504 (-2 181) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 8,4 %. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 248 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 352 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 934 MSEK och effekterna på upplupna kostnader var -24 MSEK.

*Luftfartsavgifter* uppgick till -523 (-961) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 46,2 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym till följd av covid-19-pandemin.

*Övriga externa kostnader* uppgick till -2 150 (-4 981) 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 2 385 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 hanteringskostnader, försäljnings- och distributionskostnader samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 325 MSEK respektive 342 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll minskade med 129 MSEK främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin, delvis motverkat av högre underhållskostnader jämfört med motsvarande period föregående år. Wet lease-kostnaderna minskade med 104 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

*Avskrivningarna* uppgick till -1 408 (-455) MSEK, en ökning om 953 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderätts-tillgångar hade en negativ påverkan om 913 MSEK, se noterna 1 och 4.

Det pågående effektiviseringsprogrammet har under perioden resulterat i kostnadsreduktioner om 155 MSEK, hänförligt till åtgärder såsom ökad bränsleeffektivitet, högre operativ stabilitet och effekter från ett omförhandlat komponentkontrakt.

**Finansnetto**

*Finansiella intäkter och kostnader* uppgick till -407 (-86) MSEK netto, vilket motsvarade en ökning i nettokostnader om 321 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där räntekostnader och

valutaomvärdering av leasingkulder hade en negativ påverkan om -262 MSEK, se not 5.

**Påverkan från IFRS 16**

Tillämpningen av IFRS 16 hade en negativ påverkan om 180 MSEK på resultat före skatt (EBT) under andra kvartalet. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 995 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 913 MSEK och finansnettot påverkades negativt med ett belopp om 262 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

**Periodens resultat**

*Rörelseresultat* uppgick till -3 315 (-1 130) MSEK och resultat före skatt uppgick till -3 722 (-1 216) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin och påverkan från IFRS 16. Resultat efter skatt uppgick till -3 470 (-933) MSEK och skatteintäkter till 252 (283) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 32 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 315 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 347 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 87 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 260 MSEK på resultatet före skatt.

**Jämförelsestörande poster**

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -8 (-5) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig -8 (-5) MSEK till omstruktureringskostnader för personal.

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING  
Tillgångar**

*Immateriella och materiella anläggningstillgångar* ökade med 4 999 MSEK under perioden. I förändringen ingår periodens investeringar 5 871 MSEK, avskrivningar -995 MSEK samt övriga effekter 123 MSEK. I beloppen för investeringar ingick tre nya Airbus A320neo och tre 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 916 MSEK under perioden. Övergångseffekten den 1 november 2019 uppgick till 16 718 MSEK. Ökningen om 916 MSEK inkluderade inte övergångseffekten. Investeringar uppgick till 2 653 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 65 MSEK och avskrivningar uppgick till -1 782 MSEK. För mer information, se not 1.

*Finansiella tillgångar* ökade med 1 183 MSEK, främst hänförligt till en ökning av spärrade bankmedel och SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

*Uppskjutna skattefordringar* ökade med 558 MSEK, främst hänförligt till en negativ utveckling för derivatinstrument och ökade underskottsavdrag som uppkom under första kvartalet.

*Kortfristiga fordringar* minskade med 581 MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre kundfordringar.

*Likvida medel* uppgick till 4 221 (6 912) MSEK per 30 april 2020. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 2 921 (2 866) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 26 % (32 %) av SAS fasta kostnader.

**Eget kapital och skulder**

*Eget kapital* minskade med 5 437 MSEK till -65 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -4 331 MSEK, förändringar i kassaflödessakringar om -1 314 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 391 MSEK.

*Långfristiga skulder* ökade med 19 489 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 5 363 MSEK inklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive effekten från IFRS 16 var 6 871 MSEK och var främst hänförlig till högre räntebärande lån.

För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

**Räntebärande skulder**

Den 30 april 2020 uppgick den räntebärande skulden till 37 005 MSEK, en ökning med 25 722 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 5 949 MSEK respektive 453 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 2 833 MSEK respektive 1 501 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår negativ utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har ökat skulden med 2 076 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulden med 380 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har minskat skulden med 65 MSEK.

**Finansiell nettoskuld**

Den 30 april 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 29 861 MSEK, en ökning med 29 533 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 13 030 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till ett negativt kassaflöde före finansieringsverksamheten, nya leasingkulder om 2 833 MSEK och det negativa värdet på derivatinstrument.

**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. De nyckeltal som bygger på 12 månaders rullande tal kommer under 2019/2020 att beräknas på finansiella data exklusive IFRS 16. Se not 1 för mer information.

Per 30 april 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -1 %, en försämring med 9 procentenheter sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre justerat rörelseresultat (EBIT). Den finansiella beredskapen har minskat med 12 procentenheter sedan 31 oktober 2019, och uppgick till 26 % vid utgången av kvartalet. Minskningen är hänförlig till lägre likvida medel.

Den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR förändrades och uppgick till 6,9x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Förändringen är hänförlig både till ökad justerad finansiell nettoskuld och lägre EBITDAR. Per 30 april 2020 uppgick soliditeten till -0,1 %, en försämring från 16 % per 31 oktober 2019. Minskningen beror på den negativa utvecklingen av eget kapital,



främst periodens resultat om -4 331 MSEK och förändringar i kassaflödessäkringar om -1 314 MSEK, i kombination med införandet av IFRS 16, som har en betydande påverkan på balansräkningen. Exklusive IFRS 16 skulle soliditeten ha uppgått till 0,8 %.

### KASSAFLÖDEANALYS

Kassaflödet för det första halvåret uppgick till -4 539 (-2 845) MSEK. Likvida medel uppgick till 4 221 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 halvår till -981 (-1 240) MSEK. Den 1 november implementerade SAS IFRS 16, vilket innebär att amorteringar av leasingskulder för operationellt leasade tillgångar, främst flygplan, från och med innevarande räkenskapsår återfinns 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 första halvåret men var negativ detta år och uppgick till -221 (2 902) MSEK. En viktig anledning till den negativa förändringen är att den säsongsmissiga ökningen av trafikavräkningsskulden under andra kvartalet har uteblivit.

### Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 5 871 (2 756) MSEK varav 5 755 (2 700) MSEK avsåg flygplan. Det inkluderar leveransbetalningar för tre nya Airbus A320neo och tre Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt forskottsbetalningar till Airbus.

### Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 5 949 (1 346) MSEK medan amorteringarna uppgick till 453 (1 941) MSEK. Nyupplåningen var hänförlig till finansieringen av nya flygplan. Amorteringar av leasingskulder (IFRS 16) var 1 501 MSEK. Dessutom påverkades kassaflödet från finansieringsverksamheten negativt av betalningar av derivatinstrument och betalningar till förmånsbestämda pensionsplaner samt betalningar av depositioner och spärrade bankmedel.

### MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 22 (28) MSEK och rörelsekostnader till -29 (-35) MSEK. Finansnettot uppgick till -483 (-31) MSEK och periodens resultat uppgick till -496 (-30) MSEK.

### 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 aktieswap-avtal med en tredje part. Incitamentsprogrammet har ingen finansiell effekt i kvartalet.

### SÄSONGSVARIATIONER

När det inte råder covid 19-läge är efterfrågan på SAS marknader, mätt som trafik (RPK), säsongsmissigt 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 säsongsmissigt de svagaste kvartalen resultatmässigt. Kassaflödet från den löpande verksamheten är däremot normalt säsongsmissigt 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.

Skuldsättningsmålet – 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.

### HÅLLBARHETSMÅL

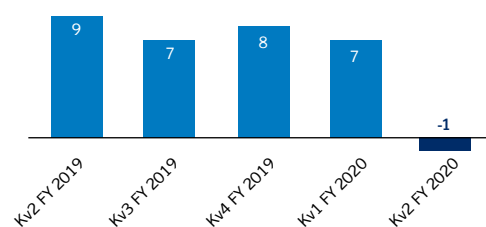
Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen till 2030 och framåt, med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning.

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

### AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC),

#### RULLANDE 12 MÅNADER, %

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



### Våra mål till 2030

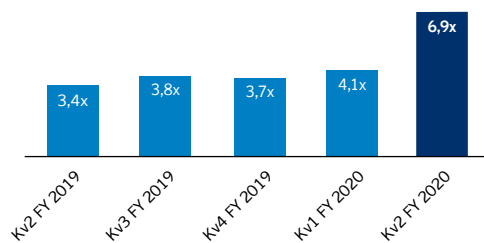
- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 (absoluta utsläpp)
- 17 % inblandning av biobränsle – motsvarande allt SAS inrikesflyg

### HÄNDELSE UNDER KVARTALET

- SAS ställer tillfälligt in större delen av trafiken till följd av effekterna av covid-19
- SAS inleder processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster
- SAS meddelar att CFO Torbjørn Wist har sagt upp sig och lämnar företaget i september 2020
- Pågående och konstruktiva diskussioner med de största ägarna om en rekapitaliseringsplan för att säkra tillräckliga nivåer av finansiering och eget kapital för framtiden

### JUSTERAD FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDAR

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

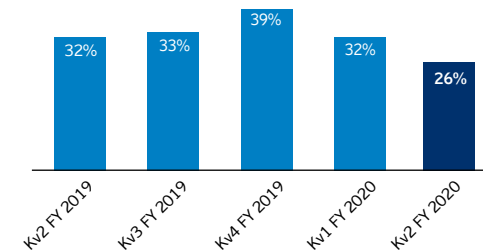


### HÄNDELSE EFTER 30 APRIL 2020

- SAS undertecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten.
- Magnus Örnberg utsedd till ny CFO för SAS och tillträder sin tjänst senast den 1 oktober 2020

### FINANSIELL BEREDSKAP, %

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



# RISK- 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 avser uppskattningar om den framtida efterfrågan. Såsom det 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.

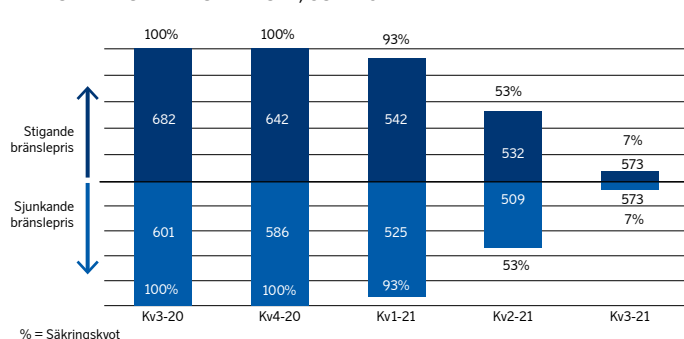
De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till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

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

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 79 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 606 USD/ton. Om bränslepriset sjunker under 536 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 79 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 547 USD/ton. Efter de kommande 12 månaderna är 7 % av bränsleförbrukningen säkrad till ett pris på 573 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.

## SÄKRING AV FLYGBRÄNSLE, USD/TON



## KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2019–OKT 2020, MDR SEK<sup>1</sup>

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

<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.

från covid-19 på det förväntade överskottet från NOK resulterat i en säkring som överstiger 100 % för de kommande 12 månaderna vid månadens utgång. Som en följd av covid-19 var SAS faktiska bränsleförbrukning för andra kvartalet 50 % lägre jämfört med motsvarande period föregående år. Vidare, med en lägre prognostiserad affärsverksamhet har SAS stängt översäkringarna hänförliga till flygbränsle och valuta till marknaden. Avbrutna säkringar har haft en negativ påverkan på resultaträkningen med ett netto om 1 240 MSEK.

Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultat effekt på 14 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 93 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

### 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 skadestandsprocesser 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 utelämnas. 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 avslög 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. 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	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
		Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Intäkter	2	5 264	9 871	14 971	19 276
Personalkostnader		-1 995	-2 420	-4 570	-4 821
Bränslekostnader		-2 504	-2 181	-4 524	-4 142
Lufftartsavgifter		-523	-961	-1 440	-1 877
Övriga externa kostnader	3	-2 150	-4 981	-5 745	-9 149
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 408	-455	-2 777	-874
Resultat från andelar i intresseföretag		1	-3	3	-12
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		0	0	0	8
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-3 315</b>	<b>-1 130</b>	<b>-4 082</b>	<b>-1 591</b>
Finansnetto	5	-407	-86	-727	-201
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-3 722</b>	<b>-1 216</b>	<b>-4 809</b>	<b>-1 792</b>
Skatt		252	283	478	390
<b>Periodens resultat</b>		<b>-3 470</b>	<b>-933</b>	<b>-4 331</b>	<b>-1 402</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>					
<i>Poster som senare kan återföras i resultat- räkningen:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-117	54	-120	33
Kassafördessäkningar, netto efter skatt		-927	230	-1 314	-612
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		47	-735	391	-809
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-997</b>	<b>-451</b>	<b>-1 043</b>	<b>-1 388</b>
<b>Summa totalresultat för perioden</b>		<b>-4 467</b>	<b>-1 384</b>	<b>-5 374</b>	<b>-2 790</b>
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>					
Innehavare av aktier i moderföretaget		-3 470	-933	-4 331	-1 402
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>1</sup>		-9,15	-2,44	-11,49	-3,69
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-9,15	-2,44	-11,49	-3,69

<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 april.

## RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Nedskrivningar	0	0	0	0
Omstruktureringskostnader <sup>1</sup>	8	5	17	13
Realisationsresultat <sup>2</sup>	0	0	0	-8
Övriga jämförelsestörande poster <sup>3</sup>	0	0	0	-148
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-3 714</b>	<b>-1 211</b>	<b>-4 792</b>	<b>-1 935</b>

<sup>1</sup> Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader -17 (-13) MSEK under perioden november till april.

<sup>2</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om 0 (8) MSEK under perioden november till april.

<sup>3</sup> Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och ett frisläppande av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK under perioden november till april.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	1 340	1 416	1 456
Materiella anläggningstillgångar	20 644	15 569	14 423
Nyttjanderättstillgångar	17 634	-	-
Finansiella tillgångar	5 729	4 546	6 171
Uppskjutna skattefordringar	1 308	750	754
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>46 655</b>	<b>22 281</b>	<b>22 804</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	510	346	367
Kortfristiga fordringar	2 041	2 622	3 025
Likvida medel <sup>1</sup>	4 221	8 763	6 912
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>6 772</b>	<b>11 731</b>	<b>10 304</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>53 427</b>	<b>34 012</b>	<b>33 108</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>-65</b>	<b>5 372</b>	<b>3 365</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	14 910	9 450	8 867
Räntebärande leasingskulder	14 491	-	-
Övriga skulder	3 614	4 076	4 187
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>33 015</b>	<b>13 526</b>	<b>13 054</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	4 114	1 833	1 308
Räntebärande leasingskulder	3 490	-	-
Övriga skulder	12 873	13 281	15 381
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>20 477</b>	<b>15 114</b>	<b>16 689</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>53 427</b>	<b>34 012</b>	<b>33 108</b>
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-4,09	10,12	8,80
Räntebärande tillgångar	9 794	12 960	12 378
Räntebärande skulder	37 005	11 283	10 174
Rörelsekapital	-12 493	-13 313	-15 127

<sup>1</sup> Per 30 april 2020, inklusive fordran övriga finansiella institut 0 (427) 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 30 APRIL 2020

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	5 729	2 468
Kortfristiga fordringar	2 041	455
Likvida medel	4 221	4 221
Långfristiga skulder	33 015	29 401
Kortfristiga skulder	20 477	7 604
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>29 861</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						-1 402	-1 402
Övrigt totalresultat			-612	33		-809	-1 388
<b>Utgående balans 30 april 2019</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>680</b>	<b>-18</b>	<b>-</b>	<b>-5 157</b>	<b>3 365</b>
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						2 023	2 023
Övrigt totalresultat			-497	-53		-943	-1 493
<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						-63	-63
Resultat						-4 331	-4 331
Övrigt 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>

<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	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Avskrivningar och nedskrivningar	1 408	455	2 777	874
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	0	0	0	-8
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	1 063	-55	1 068	-261
Betald skatt	0	-6	-17	-53
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-1 251</b>	<b>-822</b>	<b>-981</b>	<b>-1 240</b>
Förändring av rörelsekapital	-506	3 166	-221	2 902
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-1 757</b>	<b>2 344</b>	<b>-1 202</b>	<b>1 662</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-3 333	-916	-5 871	-2 756
Förvärv av dotterföretag	0	0	0	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	0	0	0	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	31	45	-46	17
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-3 302</b>	<b>-871</b>	<b>-5 917</b>	<b>-2 755</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>-5 059</b>	<b>1 473</b>	<b>-7 119</b>	<b>-1 093</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Upptagande av lån	4 534	0	5 949	1 346
Återbetalning av lån	-203	-1 769	-453	-1 941
Amortering av leasingskulder	-665	0	-1 501	0
Ränta på hybridobligation	-63	0	-63	0
Utdelning på preferensaktier	0	0	0	-26
Inlösen av preferensaktier	0	0	0	-1 112
Övrigt i finansieringsverksamheten	-919	-41	-1 352	-19
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>2 684</b>	<b>-1 810</b>	<b>2 580</b>	<b>-1 752</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 375</b>	<b>-337</b>	<b>-4 539</b>	<b>-2 845</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	-3	2	-3	1
Likvida medel vid periodens början	6 599	7 247	8 763	9 756
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>4 221</b>	<b>6 912</b>	<b>4 221</b>	<b>6 912</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)	-4,59	6,13	-3,14	4,34



# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal stamaktieägare i SAS AB uppgick till 89 734 per 30 april 2020. Medelantal anställda uppgick till 2 (4). Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 487 MSEK av aktier i dotterbolag.

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv2	
	Nov–apr 2019–2020	Nov–apr 2018–2019
Intäkter	22	28
Personalkostnader	-14	-19
Övriga rörelsekostnader	-15	-16
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>
Finansnetto	-483	-31
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-490</b>	<b>-38</b>
Skatt	-6	8
<b>Periodens resultat</b>	<b>-496</b>	<b>-30</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Finansiella tillgångar	14 838	14 703	14 684
Övriga omsättningstillgångar	25	137	21
Likvida medel	1	1	2
<b>Summa tillgångar</b>	<b>14 864</b>	<b>14 841</b>	<b>14 707</b>
Eget kapital	10 105	10 664	9 213
Långfristiga skulder	2 249	2 258	2 250
Kortfristiga skulder	2 510	1 919	3 244
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>14 864</b>	<b>14 841</b>	<b>14 707</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				-63	-63
Periodens resultat				-496	-496
<b>Eget kapital 30 april 2020</b>	<b>7 690</b>	<b>447</b>	<b>1 500</b>	<b>468</b>	<b>10 105</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. Upplýsningar i enlighet med IAS 34.16A presenteras både i de finansiella rapporterna och i övriga delar av denna delårsrapport.

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

Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet. Under april månad minskade kapaciteten (ASK) med 93,9 % och trafiken (RPK) minskade med 97,8 %. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har sänkt SAS intäkter betydligt. För andra kvartalet 2020, som delvis var opåverkat av de negativa effekterna av covid-19-pandemin minskade de totala rörelseintäkterna med 46,7 % 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 reserestriktionerna 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, genomfört ett antal kostnadsbesparingsinitiativ. På kort sikt skulle en minskad kapacitet sänka de flygrelaterade kostnaderna, så som kostnader för flygbränsle, flygplatser och andra avgifter. SAS har även meddelat andra åtgärder, som nedskärningar i administrations- och personalkostnader, införandet av anställningsstopp, uppskjutande av icke-kritiska projekt, marnadsförings- 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 procent av den totala arbetsstyrkan.
- Den 28 april meddelade bolaget att man skulle inleda processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster.
- Den 5 maj 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.

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. I och med den pågående krisen kommer SAS återigen att behöva visa prov på sin förmåga att ställa om sig till en ny och synnerligen utmanande verklighet. Som ett svar på en miljö som kännetecknas av lägre passagerarantal och intäktsgenerering har SAS reviderat sin affärsplan och har satt upp ett mål om 4 miljarder SEK i ytterligare effektiviseringar fram till 2022.

Mot bakgrund av påverkan från covid-19 och den tid det kommer att ta att återgå till en mer normaliserad situation kommer SAS att behöva säkra ytterligare finansiering för att kunna fortsätta som den viktigaste leverantören av flyg-bolagsinfrastruktur i Skandinavien. Det kommer att kräva stöd från de skandinaviska staterna. Som ett första steg har den danska och svenska staten till 90 % garanterat en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK. SAS fortsätter också ansträngningarna för att säkra stöd från den norska staten.

SAS deltar för närvarande i aktiva, intensiva och konstruktiva diskussioner med bolagets största aktieägare samt utvalda intressenter om en rekapitaliseringsplan för att säkra SAS framtid. I denna ingår att leverera på verksamhetens viktigaste prioriteringar, som innefattar en ökad produktivitet och en fortsatt grön omställning.

Alla potentiella lösningar kommer att kräva att både stater och marknadsaktörer deltar, samt åtgärder för att fördela bördan på interna, externa och ekonomiska intressenter i bolaget. I nuläget överväger vi olika alternativ och målet är att presentera en plan för marknaden under juni 2020.

Inom ramen för dessa omständigheter har de finansiella rapporterna upprättats enligt antagandet om fortsatt drift. Detta är emellertid beroende av framgångsrika uppdateringar av affärsplanen och att det är möjligt att säkra ytterligare finansiering.

### STANDARER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR KV1–KV2 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 kompensation 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

Vissa av de juridiska enheter 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 242 MSEK. Dessutom har SAS fått stöd från den norska staten för att upprätthålla flygtjänster inom Norge. Detta stöd har redovisats som övriga rörelseintäkter i resultaträkningen uppgående till totalt 177 MSEK under samma perioder som kostnadsåtgångarna är avsedda att kompensera. SAS har också ansökt om stöd från den danska staten avseende ersättning för fasta kostnader, och 92 MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader.

### 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 (nyttjanderättstillgång) och en finansiell skuld i balansräkningen. IFRS 16 har en stor påverkan på SAS koncernens räkenskaper, se mer detaljer nedan.

#### 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 leasead tillgångarna. Som en följd av SAS övergångsmetod värderades alla nyttjanderättstillgångar till ett belopp som motsvarar leasingskulden per övergångsdatumet. Justeringar av nyttjanderättstillgångarna har gjorts för förutbetalda leasingkostnader som redovisades den 31 oktober 2019 och den initiala beräkningen av återställandekostnader för de leasead 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 leasingsskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingsskulder 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 leasingsskulderna 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 leasingsskulden. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingsskulderna är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingsskulderna 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 kostnadsmodellen där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 en negativ påverkan på SAS resultat under det första halvåret 2019/2020. Den negativa påverkan på resultat före skatt (EBT) är 180 MSEK under andra kvartalet och den negativa påverkan på rörelseresultat (EBIT) under det första halvåret är 310 MSEK. Påverkan inkluderar valutaomvärdering av leasingsskulderna. 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 andra kvartalet och för första halvåret.

#### KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
MSEK	Feb-apr 2020		Feb-apr 2020
Intäkter	5 264		5 264
Personalkostnader	-1 995		-1 995
Bränslekostnader	-2 504		-2 504
Luftfartsavgifter	-523		-523
Övriga externa kostnader	-2 150	-995	-3 145
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 408	913	-495
Resultat från andelar i intresseföretag	1		1
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	0		0
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-3 315</b>	<b>-82</b>	<b>-3 397</b>
Finansnetto	-407	262	-145
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-3 722</b>	<b>180</b>	<b>-3 542</b>

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

#### KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV1-KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv1-Kv2	Justeringar	Justerat Kv1-Kv2*
MSEK	Nov-apr 2019-2020		Nov-apr 2019-2020
Intäkter	14 971		14 971
Personalkostnader	-4 570		-4 570
Bränslekostnader	-4 524		-4 524
Luftfartsavgifter	-1 440		-1 440
Övriga externa kostnader	-5 745	-1 933	-7 678
Avskrivningar och nedskrivningar	-2 777	1 782	-995
Resultat från andelar i intresseföretag	3		3
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	0		0
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-4 082</b>	<b>-151</b>	<b>-4 233</b>
Finansnetto	-727	461	-266
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-4 809</b>	<b>310</b>	<b>-4 499</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 införandet av IFRS 16 redovisas amortering av leasingsskulder i finansieringsverksamheten. Betalningar för räntor på leasingsskulderna 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, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
MSEK	Feb-apr 2020		Feb-apr 2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 757	-665	-2 422
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 302		-3 302
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 684	665	3 349
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 375</b>		<b>-2 375</b>

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

**KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV1–KV2 - PÅVERKAN IFRS 16**

	Rapporterat Kv1–Kv2	Justeringar	Justerat Kv1–Kv2*
	Nov–apr 2019–2020		
<b>MSEK</b>			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 202	-1 501	-2 703
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-5 917		-5 917
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 580	1 501	4 081
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-4 539</b>		<b>-4 539</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, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16**

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
	Feb–apr 2020		
<b>MSEK</b>			
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,90	-0,02	-0,92
Eget kapital per stamaktie (SEK)	-4,09	+0,95	-3,14
Soliditet	-0,1 %	+0,9 %	0,8 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	29 861	-17 981	11 880
Skuldsättningsgrad	-459,4	+499,27	39,87

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

**FÖRÄNDRING AV PRESENTATION - KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

I samband med införandet av 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 två 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 två första kvartalen i 2018/2019 var 445 MSEK. Se mer detaljer i tabellen nedan.

**FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV2 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2
	Feb–apr 2019		
<b>MSEK</b>			
Intäkter	10 187	-316	9 871
Leasingkostnader flygplan	-846	846	0
Övriga externa kostnader	-7 593	2 612*	-4 981
Bränslekostnader	0	-2 181	-2 181
Luftfartsavgifter	0	-961	-961

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv2, 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).

\* 316 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (2 181 MSEK), Luftfartsavgifter (961 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-846 MSEK).

**FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV1–KV2 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

	Rapporterat Kv1–Kv2	Justeringar	Justerat Kv1–Kv2
	Nov–apr 2018–2019		
<b>MSEK</b>			
Intäkter	19 721	-445	19 276
Leasingkostnader flygplan	-1 633	1 633	0
Övriga externa kostnader	-13 980	4 831*	-9 149
Bränslekostnader	0	-4 142	-4 142
Luftfartsavgifter	0	-1 877	-1 877

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv1–Kv2, 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).

\* 445 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (4 142 MSEK), Luftfartsavgifter (1 877 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-1 633 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.

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Passagerarintäkter	3 462	7 732	10 777	14 842
Charterintäkter	201	276	446	503
Fraktintäkter	160	373	526	803
Övriga trafikintäkter	553	683	1 224	1 308
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>4 376</b>	<b>9 064</b>	<b>12 973</b>	<b>17 456</b>
Övriga rörelseintäkter	888	807	1 998	1 820
<b>Summa intäkter</b>	<b>5 264</b>	<b>9 871</b>	<b>14 971</b>	<b>19 276</b>

**TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Passagerarintäkter	3 426	4 365	1 249	1 620	3 624	5 398	2 478	3 459	10 777	14 842
Charterintäkter	0	0	0	0	446	503	0	0	446	503
Fraktintäkter	3	4	2	3	25	33	496	763	526	803
Övriga trafikintäkter	389	385	142	142	412	476	282	305	1 224	1 308
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>3 818</b>	<b>4 754</b>	<b>1 393</b>	<b>1 765</b>	<b>4 507</b>	<b>6 410</b>	<b>3 256</b>	<b>4 527</b>	<b>12 973</b>	<b>17 456</b>

**ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION**

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Övriga rörelseintäkter	240	280	681	548	434	346	423	391	220	255	1 998	1 820

**NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Försäljnings- och distributionskostnader	-377	-704	-1 088	-1 330
Leasingkostnader flygplan	-18	-846	-80	-1 633
Cateringkostnader	-169	-293	-438	-555
Hanteringskostnader	-387	-706	-1 067	-1 366
Tekniskt flygplansunderhåll	-590	-679	-1 150	-1 361
Data- och telekommunikationskostnader	-344	-371	-732	-775
Wet lease-kostnader	-307	-389	-684	-698
Övrigt	42	-993	-506	-1 431
<b>Summa</b>	<b>-2 150</b>	<b>-4 981</b>	<b>-5 745</b>	<b>-9 149</b>

**NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Immateriella tillgångar	-37	-40	-73	-74
Materiella anläggningstillgångar	-458	-416	-922	-800
Nyttjanderättstillgångar	-913	-	-1 782	-
<b>Summa</b>	<b>-1 408</b>	<b>-456</b>	<b>-2 777</b>	<b>-874</b>

**NOT 5 FINANSNETTO**

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Finansiella intäkter	24	44	56	88
Räntekostnader	-147	-113	-277	-258
Övriga finansiella kostnader	-15	-14	-28	-27
Valutakursdifferenser	-7	-3	-17	-4
Räntekostnader, IFRS 16	-179	-	-347	-
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-83	-	-114	-
<b>Summa</b>	<b>-407</b>	<b>-86</b>	<b>-727</b>	<b>-201</b>

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

	30 apr 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	406	406	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	14	14	23	23
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	8 496	8 496	12 648	12 648
<b>Summa</b>	<b>8 916</b>	<b>8 916</b>	<b>12 896</b>	<b>12 896</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	2 972 <sup>1</sup>	2 972	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	13	13	17	17
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	18 794	18 431	12 075	11 540
<b>Summa</b>	<b>21 780</b>	<b>21 416</b>	<b>12 983</b>	<b>12 448</b>

<sup>1</sup>Av vilka 1 240 MSEK är säkringar som avbrutits

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**

	30 apr 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	-	406	406	-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	14	14	-	23	23
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>-</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	2 972 <sup>1</sup>	2 972	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	13	13	-	17	17
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>2 985</b>	<b>2 985</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 28 maj 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



# 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 2020 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 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 vidtagna åtgärder såväl som effekterna på den finansiella utvecklingen och osäkerheten i tidsrymden av den nuvarande situationen. Vidare framgår att företaget arbetar med olika effektiviseringar samt att säkerställa ytterligare finansiering och eget kapital. 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 28 maj 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

# TRAFIKTALSINFORMATION

## REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	3 124	6 587	-52,6 %	9 243	12 619	-26,8 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	3 398	7 897	-57,0 %	10 763	15 116	-28,8 %
ASK, säteskilometer (milj.)	5 906	11 220	-47,4 %	16 665	21 893	-23,9 %
Kabinfaktor	57,5 %	70,4 %	-12,8 <sup>1</sup>	64,6 %	69,0 %	-4,5 <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	1,02	0,98	+3,7 %	1,00	0,99	+1,1 %
Passageraryield, nominell	1,02	0,98	+4,0 %	1,00	0,98	+2,0 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,59	0,69	-15,2 %	0,65	0,68	-5,4 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,59	0,69	-14,9 %	0,65	0,68	-4,6 %
RASK, valutajusterad	0,70	0,77	-9,5 %	0,74	0,77	-3,6 %
RASK, nominell	0,70	0,77	-9,2 %	0,74	0,76	-2,7 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	3 225	6 755	-52,3 %	9 485	12 920	-26,6 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	3 677	8 387	-56,2 %	11 503	16 048	-28,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	6 256	11 764	-46,8 %	17 513	22 919	-23,6 %
Kabinfaktor	58,8 %	71,3 %	-12,5 <sup>1</sup>	65,7 %	70,0 %	-4,3 % <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,30	-0,88	+48,3 %	-1,01	-0,86	+16,6 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,23	-0,87	+41,9 %	-0,97	-0,83	+17,2 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,90	-0,68	+32,3 %	-0,75	-0,67	+11,2 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelse- störande poster	-0,83	-0,68	+21,8 %	-0,72	-0,65	+10,1 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Feb-apr 2019-2020 vs. Feb-apr 2018-2019		Nov-apr 2019-2020 vs. Nov-apr 2018-2019	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	-65,3 %	-54,5 %	-32,5 %	-26,4 %
Europa/Intraskand	-55,2 %	-48,1 %	-28,1 %	-25,0 %
Inrikes	-44,4 %	-32,0 %	-22,5 %	-16,2 %

## PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	April 2020	April 2019	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blockttimmar/dag	8,3	9,4	-11,4 %
Kabin, Blockttimmar/år	701	750	-6,5 %
Piloter, Blockttimmar/år	578	666	-13,2 %

Miljöeffektivitet	April 2020	April 2019	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	3 707	4 253	-12,8 %
Koldioxid per säteskilometer, gram	61,1	63,1	-3,2 %

# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS FLYGPLANSFLOTTA 30 APRIL 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	11,4	13	6		19	19			19	5	
Airbus A320-familjen	6,6	20	42		62	53	9		62	35	9
Boeing 737NG	15,0	26	24		50	50			50		
Bombardier CRJ	4,1			24	24			24	24		
ATR-72	6,7			8	8			8	8		
<b>Summa</b>	<b>9,4</b>	<b>59</b>	<b>72</b>	<b>32</b>	<b>163</b>	<b>122</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>163</b>	<b>40</b>	<b>9</b>

Flygplan på fast order 2020–2024 per 30 april 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Summa
Airbus A320neo	3	3	12	17	6	41
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350	1	4				5
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>49</b>

Diskussioner pågår med Airbus om ytterligare uppskjutna leveranser



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

# FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Avkastning på investerat kapital (ROIC), rullande 12 månader <sup>1</sup>	-1 %	8 %	9 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	6,9x	3,7x	3,4x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	26 %	38 %	32 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader <sup>1</sup>	-59 %	14 %	14 %
Soliditet <sup>2</sup>	-0,1 %	16 %	10 %
Finansiell nettoskuld, MSEK <sup>2</sup>	29 861	328	917
Skuldsättningsgrad <sup>2</sup>	-459,4	0,06	0,27
Räntetäckningsgrad <sup>1</sup>	-2,3	2,5	2,7

<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 2019	Maj–jul 2018	Aug–okt 2019	Aug–okt 2018
Intäkter	9 707	9 405	5 264	9 871	13 401	13 146	13 435	12 678
EBITDAR	662	746	-1 890	174	2 998	3 330	2 631	2 044
EBITDAR-marginal	6,8 %	7,9 %	-35,9 %	1,8 %	22,4 %	25,3 %	19,6 %	16,1 %
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-3 315	-1 130	1 570	2 167	1 187	920
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %	-63,0 %	-11,4 %	11,7 %	16,5 %	8,8 %	7,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-3 722	-1 216	1 490	2 034	1 096	789
Periodens resultat	-861	-469	-3 470	-933	1 162	1 570	861	623
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724	-3 714	-1 211	1 495	2 008	1 226	822
Resultat per stamaktie (SEK)	-2,33	-1,25	-9,15	-2,44	3,04	4,03	2,19	1,56
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 060	-2 566	-5 059	1 473	140	197	-309	658
Medelantal anställda (FTE)	10 364	10 292	7 988	10 260	10 639	10 332	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 redovisningsstandard 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 %.

**Jämförelsestörande poster** – I syfte att underlätta jämförelse av SAS underliggande resultat i olika perioder identifieras jämförelsestörande poster. Dessa poster utgörs av nedskrivningar, omstruktureringskostnader, 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.

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

**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 jämföras med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

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

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

**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, flyger 30 miljoner passagerare årligen till, från och inom Skandinavien. Flygbolaget förbinder tre viktiga knutpunkter – Köpenhamn, Stockholm och Oslo – med över 125 destinationer i Europa, USA och Asien. Drivet av ett skandinaviskt arv och hållbara värderingar vill SAS minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % och använda biobränsle i en omfattning som motsvarar hela bränsleförbrukningen för SAS inrikesflyg till 2030. Utöver flygverksamhet ingår även marktkjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster i SAS verksamhet. SAS är medlem i Star Alliance™ och kan tillsammans med partnerflygbolag erbjuda nära 19 000 dagliga flygningar till över 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.*

25 augusti 2020	Delårsrapport 3 maj 2020–juli 2020
3 december 2020	Bokslutskommuniké november 2019–oktober 2020
Januari/februari 2021	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2019/2020

## 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)

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

**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.

**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** – Inhyring av flygplan inklusive besättning.

**Yield** – Passagerarintäkter dividerat med RPK (reguljär).

# SIGNIFICANT NEGATIVE RESULTS DUE TO COVID-19

## FEBRUARY 2020–APRIL 2020

- Revenue: MSEK 5,264 (9,871)
- Income before tax (EBT): MSEK -3,722 (-1,216)
- Income before tax and items affecting comparability: MSEK -3,714 (-1,211)
- Net income for the period: MSEK -3,470 (-933)
- Earnings per common share: SEK -9.15 (-2.44)

## SIGNIFICANT EVENTS DURING THE QUARTER

- SAS temporarily halts most of its traffic due to effects of COVID-19
- SAS initiates processes to reduce future workforce by up to 5,000 full-time positions
- Ongoing and constructive discussions with largest owners on a recapitalization plan to secure adequate levels of funding and equity for the future

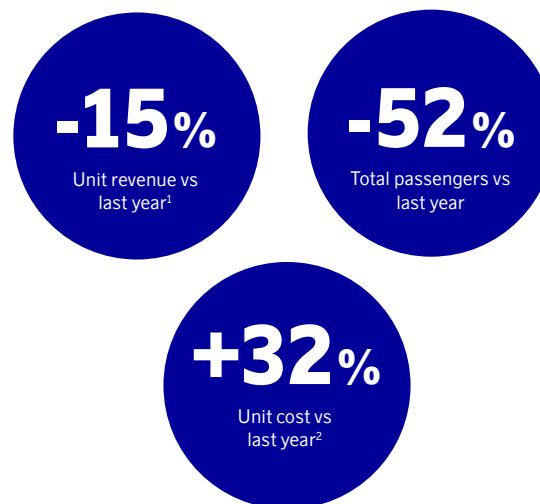
## SIGNIFICANT EVENTS AFTER QUARTER END

- SAS signs a SEK 3.3bn revolving credit facility agreement
- Magnus Örnberg appointed new CFO of SAS

## NOVEMBER 2019–APRIL 2020

- Revenue: MSEK 14,971 (19,276)
- Income before tax (EBT): MSEK -4,809 (-1,792)
- Income before tax and items affecting comparability: MSEK -4,792 (-1,935)
- Net income for the period: MSEK -4,331 (-1,402)
- Earnings per common share: SEK -11.49 (-3.69)

## KEY FIGURES – SECOND QUARTER 2020



<sup>1</sup> PASK, Currency adjusted

<sup>2</sup> CASK, Currency adjusted and excluding jet fuel

**“With the ongoing crisis, SAS will once again need to demonstrate its ability to transform to a new and very challenging reality.”**

Rickard Gustafson, President and CEO

## FINANCIAL SUMMARY

MSEK, unless noted otherwise	Q2	Q2	Q1–Q2	Q1–Q2
	Feb–Apr 2020	Feb–Apr 2019	Nov–Apr 2019–2020	Nov–Apr 2018–2019
Revenue	5,264	9,871	14,971	19,276
Operating income (EBIT)	-3,315	-1,130	-4,082	-1,591
Operating income (EBIT) margin	-63.0%	-11.4%	-27.3%	-8.3%
Income before tax (EBT)	-3,722	-1,216	-4,809	-1,792
Income before tax and items affecting comparability	-3,714	-1,211	-4,792	-1,935
Net income for the period	-3,470	-933	-4,331	-1,402
Cash flow from operating activities	-1,757	2,344	-1,202	1,662

	30 Apr 2020	31 Oct 2019	30 Apr 2019
Return on invested capital <sup>1</sup>	-1%	8%	9%
Adjusted financial net debt/EBITDAR <sup>1</sup>	6.9x	3.7x	3.4x
Financial preparedness <sup>1</sup>	26%	38%	32%
Equity/assets ratio <sup>2</sup>	-0.1%	16%	10%
Earnings per common share (SEK) <sup>2</sup>	-11.49	1.54	-3.69
Shareholders' equity per common share, SEK <sup>2</sup>	-4.09	10.12	8.8

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

<sup>2</sup> Key ratio for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16. 6 months to 30 April and 12 months to 31 October.

This information is information that SAS AB is obliged to disclose pursuant to the EU Market Abuse Regulation. The information was submitted by Michel Fischier for publication on 28 May 2020 at 8:00 a.m. CET.

# SIGNIFICANT NEGATIVE FINANCIAL RESULTS DUE TO COVID-19

The COVID-19 pandemic has created a global crisis for the aviation industry, including SAS. What started with travel restrictions to mainland China quickly led to global travel restrictions, quarantines and strict advice against unnecessary travel. Effectively, these measures eliminated the core foundation for our business model, and almost our entire fleet was grounded from mid-March. At the end of the quarter, SAS primarily operated limited domestic networks in Norway and Sweden, supplemented with a few international repatriation flights. For the first time in the history of our company, SAS offered no scheduled international flights to/from Scandinavia.

## FINANCIAL SUMMARY

We started our fiscal year with high demand for our services and with a robust operational performance in terms of regularity and punctuality. We reported strong passenger numbers, increased revenue and improved market shares. However, as the second quarter progressed, the full effects of the COVID-19 pandemic became evident. In April, our capacity was down 94% and the number of passengers fell 96% compared to last year. As a direct consequence, our quarterly revenue fell nearly 50% to MSEK 5,264.

The decline in demand immediately triggered SAS to implement a broad range of measures to radically reduce costs. In total, these reductions of fixed and variable cost amounted to SEK 2.4 billion compared to the same quarter last year. As of today, approximately 90%

of our workforce is on temporary layoff schemes and we have announced a permanent reduction of 5,000 positions to adapt to predicted market conditions. Moreover, we have enforced a significant reduction of our network, reduced our sales & marketing spend, renegotiated supplier agreements, and postponed IT projects and investments. We also reduced capital expenditures by deferring aircraft deliveries and reaching agreements on payment holidays with most of our lessors.

SAS, like many other airlines has a very high level of fixed costs, whereby the cost reductions have not fully offset the sharp revenue decline, as a result of which we ended the quarter with a pre-tax loss of SEK 3.7 billion. Another focus area has been to preserve cash to the extent possible, and our cash position ended at SEK 4.2 billion, down SEK 2.4 billion in the quarter.

Shortly after the quarter ended, we were able to secure a three-year SEK 3.3 billion revolving credit facility, 90% guaranteed by the Danish and Swedish states. The facility strengthens our financial situation in a difficult period, with an expected negative operating cash burn in the range of MSEK 500–700 per month until end of fiscal year 2020.

## COMMUNITY SUPPORT AND SAFE TRAVEL

Despite closed borders, SAS continues to play a vital role in supporting overall society. Early on during the outbreak, SAS operated special flights to repatriate



Rickard Gustafson, President and CEO.



Scandinavian citizens from countries such as Peru, Brazil and Pakistan. We have ensured air bridges for essential medical supplies in close collaboration with the three Scandinavian governments and the Knut and Alice Wallenberg foundation.

Furthermore, our committed employees have engaged in relieving the very strained healthcare sector, assisting in carrying out public COVID-19 tests and volunteering as substitute teachers in elementary schools.

The safety and well-being of travelers and employees is always our highest priority. Therefore, SAS has reviewed the entire customer journey, and imposed some changes to ensure the safest travel experience possible. As a starting point, we urge all travelers to follow the general recommendations set by the health authorities in the respective countries.

Our boarding procedures have been adapted to facilitate social distancing and we have temporarily closed all SAS Lounges. Onboard, our aircraft are equipped with effective HEPA filters that significantly reduce the risk of airborne contamination, our service concept has been re-designed to reduce physical contact and all aircraft are cleaned and disinfected on a more frequent basis. Moreover, passengers will be seated with as much personal space possible, non-essential loose items onboard have been removed and hand luggage allowance is limited. Passengers are required to bring and use protective face masks during travel.

### **TRANSFORMATION TO ADAPT TO A NEW REALITY**

Countries will gradually re-open, but the pace and prerequisites will not be the same in all geographies and regions. Furthermore, the pandemic has led to an economic downturn, resulted in behavioral changes in favor of more digital meetings and caused a general health concern among many customers. Therefore, we expect

a longer recovery period than experienced in previous downturns. We expect that the recovery will start with increased domestic demand followed by European and then Intercontinental destinations. But, it will most likely take until 2022 before we see demand in line with what we experienced before the COVID-19 outbreak.

With the ongoing crisis, SAS will once again need to demonstrate its ability to transform to meet a new and very challenging reality. As a response to an environment characterized by lower passenger numbers and revenue generation, SAS is pursuing a revised business plan generating SEK 4 billion in further improvements by 2022.

The savings will come from a broad range of measures. A reduction of the workforce by up to 5,000 positions, combined with a zero-based resizing of our administration. Productivity improvements in the range of 15-25% are required in all collective bargaining agreements to cater for changing market conditions and seasonality aspects. Continuation of strict cost control procedures, imposed during the crisis, including renegotiated contracts with suppliers, reduced spend on marketing, product, IT development and other projects. Additionally, we plan to adapt the fleet size, through postponements and adjusted future deliveries of aircraft from Airbus and lessors until demand returns.

Our commitment to a more sustainable future remains firm, and the plan includes additional initiatives to maintain and accelerate our efforts. To achieve this, SAS will continue to upgrade its fleet, rightsize aircraft usage to demand and increase usage of sustainable aviation fuels to significantly reduce our emissions.

Given the impact of COVID-19 and the time it will take to recover to a more normalized situation, SAS will need to secure further funding in order to continue as the most important airline infrastructure provider in Scandinavia.

This will require support from the Scandinavian governments. As a first step the Danish and Swedish governments have provided 90% guarantees for the SEK 3.3 billion revolving credit facility. SAS also continues its efforts to secure support from the Norwegian government.

SAS is currently in active, intensive and constructive discussions with the company's major shareholders and selected stakeholders on a recapitalization plan to ensure the future of SAS. This includes realization of its key business priorities of necessary increased productivity and a continuation of the green transition.

Any potential solution will require both government and market participation, as well as burden sharing measures involving internal, external and financial stakeholders in the company. Different options are currently being considered, and we aim to present a plan to the market in June 2020.

Once a plan is in place, I am confident that we can overcome the current challenges and start to rebuild our business based on the strengths of SAS, including committed and dedicated employees, a strong brand and a valued customer offering.

We're experiencing an unprecedented situation at the moment, that creates significant challenges for SAS. I would like to express my sincere appreciation to all SAS employees for their dedicated efforts and support during the crisis. SAS is determined to re-start operations as soon as possible. On behalf of all of our employees, I'm truly looking forward to once again welcoming you on board a SAS flight in the near future.

Rickard Gustafson,  
*President and CEO*  
*Stockholm, 28 May 2020*

# COMMENTS ON SAS' INTERIM FINANCIAL STATEMENTS

## INCOME STATEMENT, SUMMARY, Q1-Q2 2020

MSEK Income statement	Nov-Apr 19-20	Nov-Apr 18-19	Change vs LY	Currency effects	Change vs LY (Curr. adj)
Revenue	14,971	19,276	-4,305	159	-4,464
Total operating expenses	-19,053	-20,867	1,814	-26	1,840
EBIT	-4,082	-1,591	-2,491	133	-2,624
EBT	-4,809	-1,792	-3,017	6	-3,023

## EFFECTS COVID-19, Q1-Q2 2020

MSEK	
Revenue	-5,510
Personnel expenses	517
Fuel expenses - volume	1,076
Fuel expenses - discontinued hedges	-1,240
Air traffic charges	507
Other external expenses	1,468
Depreciation	61
<b>EBIT</b>	<b>-3,121</b>

### Revenue

Revenue totaled MSEK 14,971 (19,276), see Note 2. After adjustment for currency effects, revenue was down MSEK 4,464 year-on-year. The decrease in revenue is mainly related to low volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Currency-adjusted passenger revenue decreased 28.0%. The decrease was a result of lower scheduled capacity (ASK) which, based on the preceding year's circumstances, had a negative impact on revenue of MSEK 3,587. The lower load factor had a negative effect of MSEK 685. The higher yield had a positive impact of MSEK 86 on passenger revenue.

Currency-adjusted cargo revenue decreased MSEK 299 and currency-adjusted charter revenue was MSEK 53 lower. Other traffic revenue (currency-adjusted) was MSEK 91 lower. The decrease in revenue for the first half year mainly relate to lower volumes during the second quarter following the spread of the COVID-19 pandemic.

Other operating revenue (currency-adjusted) was MSEK 165 higher year-on-year, mainly related to revenue from the Norwegian government for flying critical infrastructure traffic during the COVID-19 pandemic.

### Operating expenses

Personnel expenses amounted to MSEK -4,570 (-4,821). After adjustment for currency and items affecting comparability, personnel expenses decreased MSEK 261 year-on-year. The decrease mainly relates to COVID-19 effects of MSEK 517, which includes MSEK 242 of support received from the governments of Denmark and Sweden for temporary lay-offs, as well as lower personnel expenses due to lower production volume. Salary increases have affected the costs by approximately MSEK 185.

Fuel expenses amounted to MSEK -4,524 (-4,142). Adjusted for currency, jet fuel costs increased 3.9%. Lower jet fuel prices had a positive impact of MSEK 339 on these costs. Hedge effects had a negative impact of MSEK 1,474 year-on-year, of which MSEK 1,240 relates to hedge relationships that have been discontinued as they have ceased to meet the qualification criteria. Volume effects had a positive impact on costs

of MSEK 982 and the effect on accruals was MSEK -18. Air traffic charges amounted to MSEK -1,440 (-1,877). Adjusted for currency, air traffic charges decreased 24.5%. The decrease pertained mainly to lower traffic volumes and reduced traffic charges during the second quarter following the COVID-19 pandemic.

Other external expenses amounted to MSEK -5,745 (-9,149), see Note 3. As a result of IFRS 16 being implemented on 1 November 2019, leasing costs for aircraft are included in other external expenses. Fuel expenses and air traffic charges are no longer included and are instead presented as separate line items in the income statement. The comparative year has also been reclassified. For detailed information on the changes, see Note 1.

Year-on-year, other external expenses (currency-adjusted) decreased MSEK 3,331. The decrease pertained mainly to leasing costs for aircraft, properties and ground handling equipment that, following the adoption of IFRS 16, are no longer recognized as other external expenses, with the exception of short-term leases. Other changes year-on-year pertained mainly to a decrease in costs for handling, selling and distribution and technical maintenance.

Currency-adjusted handling costs and selling and distribution costs decreased MSEK 317 and MSEK 268 respectively, mainly relating to the spread of the COVID-19 pandemic. Technical maintenance costs (currency-adjusted) decreased MSEK 279, relating to the COVID-19 pandemic and the introduction and delivery of new aircraft. Wet-lease expenses decreased MSEK 47 (currency-adjusted) primarily due to lower production as a result of COVID-19.

Depreciation and amortization amounted to MSEK -2,777 (-874), an increase of MSEK 1,903 year-on-year.

The increase mainly related to the adoption of IFRS 16, where depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 1,782, see notes 1 and 4.

During the period, the ongoing efficiency program resulted in cost reductions of MSEK 335 attributable to efforts such as increased fuel efficiency, increased operational stability and effects from a renegotiated component contract.

### Financial net

*Financial income and expenses* amounted to net MSEK -727 (-201), representing an increase in net expenses of MSEK 526 year-on-year. The increase pertained mainly to the adoption of IFRS 16, where interest expenses and currency revaluations for the lease liability had a negative impact of MSEK -461, see Note 5.

### Impact from IFRS 16

The adoption of IFRS 16 had a negative impact of MSEK 310 on Income before tax (EBT) in the first six months of the fiscal year. The expenses impacted in the income statement are operating expenses, depreciation and financial net.

Operating expenses were positively impacted by an amount of MSEK 1,933, since lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment are no longer recognized in the income statement. Depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 1,782 and the financial net was negatively impacted by an amount of MSEK 461. For more information on the impact of IFRS 16, see Note 1.

### Net income for the period

*Operating income* amounted to MSEK -4,082 (-1,591) and EBT amounted to MSEK -4,809 (-1,792). The year-on-year decrease in EBT pertained mainly to the impact from the spread of the COVID-19 pandemic and the impact from IFRS 16. Income after tax was MSEK -4,331 (-1,402) and the tax income was MSEK 478 (390). No deferred tax income has been accounted for related to tax loss carryforwards incurred in the second quarter.

Year-on-year, foreign exchange rates had a positive impact on revenue of MSEK 159 and a negative effect on operating expenses of MSEK 26. Foreign exchange rates thus had a positive impact on operating income of MSEK 133. Net financial items were negatively impacted by currency items amounting to MSEK 127. In total, currency effects had a net positive impact of MSEK 6 on EBT.

### Items affecting comparability

Total items affecting comparability amounted to MSEK -17 (143) during the period. Of total items affecting comparability, MSEK -17 (-13) relates to restructuring costs for personnel. The other items in the first quarter last year relate to capital gains from aircraft transactions, a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes in China.

### INCOME STATEMENT, SUMMARY – Q2 2020

MSEK	Feb-Apr	Feb-Apr	Change	Currency	Change
Income statement	19-20	18-19	vs LY	effects	vs LY
					(Curr. adj)
Revenue	5,264	9,871	-4,607	32	-4,639
Total operating expenses	-8,579	-11,001	2,422	315	2,107
EBIT	-3,315	-1,130	-2,185	347	-2,532
EBT	-3,722	-1,216	-2,506	260	-2,766

### EFFECTS COVID-19, Q2 2020

MSEK	
Revenue	-5,510
Personnel expenses	517
Fuel expenses-volume	1,076
Fuel expenses - discontinued hedges	-1,240
Air traffic charges	507
Other external expenses	1,468
Depreciation	61
<b>EBIT</b>	<b>-3,121</b>

### Revenue

*Revenue* totaled MSEK 5,264 (9,871), see Note 2. After adjustment for currency effects, revenue was down MSEK 4,639 year-on-year. The decrease in revenue is mainly relating to low volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Currency-adjusted passenger revenue decreased 55.4%. The decrease was a result of lower scheduled capacity (ASK) which, based on the preceding year's circumstances, had a negative impact on revenue of MSEK 3,645. The lower load factor had a negative effect of MSEK 773. The higher yield had a positive impact of MSEK 125 on passenger revenue.

Currency-adjusted cargo revenue decreased MSEK 223 and currency-adjusted charter revenue was MSEK 73 lower. Other traffic revenue (currency-adjusted) was MSEK 129 lower. The decrease in revenue pertained mainly to lower volumes following the spread of the COVID-19 pandemic.

Other operating revenue (currency-adjusted) was MSEK 79 higher year-on-year, mainly related to revenue from the Norwegian government for flying critical infrastructure traffic during the COVID-19 pandemic.

**Operating expenses**

*Personnel expenses* amounted to MSEK -1,995 (-2,420). After adjustment for currency and items affecting comparability, personnel expenses decreased MSEK 419 year-on-year. The decrease mainly relates to COVID-19 effects of MSEK 517, which includes MSEK 242 of support received from the governments of Denmark and Sweden for temporary lay-offs, as well as lower personnel expenses due to lower production volume. Salary increases have affected the costs by approximately MSEK 76.

*Fuel expenses* amounted to MSEK -2,504 (-2,181). Adjusted for currency, jet fuel costs increased 8.4%. Lower jet fuel prices had a positive impact of MSEK 248 on these costs. Hedge effects had a negative impact of MSEK 1,352 year-on-year, of which MSEK 1,240 relates to hedge relationships that have been discontinued as they have ceased to meet the qualification criteria. Volume effects had a positive impact on costs of MSEK 934 and the effect on accruals was MSEK -24.

*Air traffic charges* amounted to MSEK -523 (-961). Adjusted for currency, air traffic charges decreased 46.2%. The decrease pertained mainly to lower traffic volumes following the COVID-19 pandemic.

*Other external expenses* amounted to MSEK -2,150 (-4,981), see Note 3. As a result of IFRS 16 being implemented on 1 November 2019, leasing costs for aircraft are included in other external expenses. Fuel expenses and air traffic charges are no longer included and are instead presented as separate line items in the income statement. The comparative year has also been reclassified. For detailed information on the changes, see Note 1.

Year-on-year, other external expenses (currency-adjusted) decreased MSEK 2,385. The decrease mainly related to leasing costs for aircraft, properties

and ground handling equipment that, following the adoption of IFRS 16, are no longer recognized as other external expenses, with the exception of short-term leases. Other changes year-on-year mainly related to costs for handling, selling and distribution and technical maintenance.

Currency-adjusted handling costs and selling and distribution costs decreased MSEK 325 and MSEK 342 respectively, mainly related to the spread of the COVID-19 pandemic. Technical maintenance costs decreased MSEK 129 mainly related to the spread of the COVID-19 pandemic, partly offset by higher maintenance expenses year-on-year. Wet-lease expenses decreased MSEK 104 (currency-adjusted) primarily due to lower production as a result of COVID-19.

*Depreciation and amortization* amounted to MSEK -1,408 (-455), an increase of MSEK 953 year-on-year. The increase mainly related to the adoption of IFRS 16, where depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 913, see notes 1 and 4.

During the period, the ongoing efficiency program resulted in cost reductions of MSEK 155 attributable to efforts such as increased fuel efficiency, increased operational stability and effects from a renegotiated component contract.

**Financial net**

*Financial income and expenses* amounted to net MSEK -407 (-86), representing an increase in net expenses of MSEK 321 year-on-year. The increase pertained mainly to the adoption of IFRS 16, where interest expenses and currency revaluations for the lease liability had a negative impact of MSEK -262, see Note 5.

**Impact from IFRS 16**

The adoption of IFRS 16 had a negative impact of MSEK 180 on Income before tax (EBT) in the second quarter. The expenses impacted in the income statement are operating expenses, depreciation and financial net.

Operating expenses were positively impacted by an amount of MSEK 995, since lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment are no longer recognized in the income statement. Depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 913 and the financial net was negatively impacted by an amount of MSEK 262. For more information on the impact of IFRS 16, see Note 1.

**Net income for the period**

*Operating income* amounted to MSEK -3,315 (-1,130) and EBT amounted to MSEK -3,722 (-1,216). The year-on-year decrease in EBT pertained mainly to the impact from the spread of the COVID-19 pandemic and the impact from IFRS 16. Income after tax was MSEK -3,470 (-933) and the tax income was MSEK 252 (283). No deferred tax income has been accounted for related to tax loss carryforwards incurred in the second quarter.

Year-on-year, foreign exchange rates had a positive impact on revenue of MSEK 32 and a positive effect on operating expenses of MSEK 315. Foreign exchange rates thus had a positive impact on operating income of MSEK 347. Net financial items were negatively impacted by currency items amounting to MSEK 87. In total, currency effects had a net positive impact of MSEK 260 on EBT.

**Items affecting comparability**

Total items affecting comparability amounted to MSEK -8 (-5) during the period. Of total items affecting comparability, MSEK -8 (-5) relates to restructuring costs for personnel.

## BALANCE SHEET & FINANCIAL POSITION

### Assets

*Intangible and tangible assets* increased MSEK 4,999 during the period. Changes for the period included investments of MSEK 5,871, amortization and depreciation of MSEK -995 and other effects of MSEK 123. The amount for investments included three new Airbus A320neos and three new Airbus A350. Other aircraft investments comprised capitalized expenditures for engine maintenance, modifications and advance payments to Airbus. Other effects included capitalized interest on prepayments and translation differences.

*Right-of-use assets* increased MSEK 916 during the period. The transition impact on 1 November 2019 was MSEK 16,718. The increase of MSEK 916 did not include the transition impact. Investments amounted to MSEK 2,653, mainly related to new aircraft lease agreements. Changes in indexation and modification in underlying agreements increased the asset by MSEK 65, and depreciation was MSEK -1,782. For more information, see Note 1.

*Financial assets* increased MSEK 1,183, mainly due to an increase in restricted accounts and a net increase in SAS' defined-benefit pension plans.

*Deferred tax assets* increased MSEK 558, mainly due to negative development on derivatives and increased tax losses carried forward incurred in the first quarter.

*Current receivables* decreased MSEK 581. This decrease was mainly attributable to lower accounts receivable.

*Cash and cash equivalents* were MSEK 4,221 (6,912) at 30 April 2020. Unutilized contracted credit facilities amounted to MSEK 2,921 (2,866). Financial preparedness amounted to 26% (32) of SAS' fixed costs.

### Shareholders' equity and liabilities

*Shareholders' equity* decreased MSEK 5,437 to MSEK -65. The decrease pertained mainly to net income of MSEK -4,331, changes in cash-flow hedges of MSEK -1,314 and the positive actuarial effect on defined-benefit pension plans of MSEK 391.

*Non-current liabilities* increased MSEK 19,489 and *current liabilities* increased MSEK 5,363 including the impact of IFRS 16. The total increase in liabilities excluding the effect of IFRS 16 was MSEK 6,871 and was mainly due to higher interest-bearing loans. For more information regarding the impact of IFRS 16, see Note 1.

### Interest-bearing liabilities

On 30 April 2020, interest-bearing liabilities amounted to MSEK 37,005, up MSEK 25,722 since 31 October 2019, of which the transition effect of IFRS 16 was MSEK 16,503. New loans and amortization for the period were MSEK 5,949 and MSEK 453 respectively. New loans and amortization of lease liabilities were MSEK 2,833 and MSEK 1,501 respectively. The change in gross debt since 31 October 2019 included a negative trend in the fair value of derivatives, which increased liabilities MSEK 2,076. Currency revaluations increased liabilities MSEK 380, and accrued interest and other items decreased liabilities MSEK 65.

### Financial net debt

At 30 April 2020, the financial net debt amounted to MSEK 29,861, an increase of MSEK 29,533 since 31 October 2019. Excluding the MSEK 16,503 transition effect of IFRS 16, the increase was MSEK 13,030. The increase was primarily due to a negative cash flow before financing activities, new lease liabilities of MSEK 2,833 and the negative value of derivatives.

### Key ratios

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

At 30 April 2020, the return on invested capital (ROIC) was -1%, down 9 percentage points since 31 October 2019. The decrease was mainly due to a lower adjusted EBIT.

Financial preparedness has decreased 12 percentage points since 31 October 2019, and was 26% at the end of this quarter. The reduction is related to lower cash and cash equivalents.

The adjusted financial net debt/EBITDAR ratio changed to a multiple of 6.9. At 31 October 2019, the multiple was 3.7. The change is both related to increased adjusted financial net debt and lower EBITDAR.

At 30 April 2020, the equity/assets ratio was -0.1%, down from 16% at 31 October 2019. The decrease relates to the negative development in equity, primarily the net income of MSEK -4,331 and changes in cash-flow hedges of MSEK -1,314, combined with the adoption of IFRS 16 that has a significant impact on the balance sheet. Excluding IFRS 16, the equity/assets ratio would have been 0.8%.

## CASH-FLOW STATEMENT

Cash flow for the first half amounted to MSEK -4,539 (-2,845). Cash and cash equivalents amounted to MSEK 4,221, compared with MSEK 8,763 at 31 October 2019.

### Cash flow from operating activities

Cash flow from operating activities before changes in working capital amounted to MSEK -981 (-1,240) in the first half of the fiscal year. On 1 November, SAS adopted IFRS 16 which means that amortization of lease liabilities pertaining to operationally leased assets, primarily aircraft, as of the current financial year are found in cash flow from financing activities. Last year, leasing costs were included in cash flow from operating activities (see also note 1). Furthermore, income before tax was significantly lower than last year due to the COVID-19 situation.

Changes in working capital tended to be positive in the first half but were negative this year and amounted to MSEK -221 (2,902). A major reason for the negative change was that the seasonal increase of the unearned transportation liability in the second quarter has not taken place.

### Investing activities

Investments totaled MSEK 5,871 (2,756), of which MSEK 5,755 (2,700) pertained to aircraft. These included delivery payments for three new Airbus A320neos and three Airbus A350s. Other aircraft investments comprised capitalized expenditure for aircraft maintenance, modifications and advance payments to Airbus.

### Financing activities

New loans amounted to MSEK 5,949 (1,346), while repayments totaled MSEK 453 (1,941). The new loans were related to aircraft financing. Amortization of lease liabilities (IFRS 16) were MSEK 1,501. Furthermore,

cash flow from financing activities was negatively impacted by payments of derivatives and defined-benefit pension payments as well as payments of deposits and blocked bank funds.

## PARENT COMPANY

The Parent Company SAS AB has limited intra-Group services. Revenue totaled MSEK 22 (28) and operating expenses MSEK -29 (-35). Net financial items amounted to MSEK -483 (-31) and the net income for the period was MSEK -496 (-30).

## LONG - TERM INCENTIVE PLAN

At 12 March 2020 the Annual General Meeting in SAS resolved in line with the Board's proposal to implement a long-term incentive plan for all full-time and part-time SAS employees (with the exception of Group Management). In terms of hedging arrangements, the AGM approved the Board's hedge proposal of entering into an equity swap agreement with a third party. The incentive plan has no financial effect in this quarter.

## SEASONAL VARIATIONS

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

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

the first and second quarters are seasonally the weakest quarters in terms of earnings in SAS' fiscal year. However, cash flow from operating activities is seasonally weak in the first and third quarters.

## FINANCIAL TARGETS

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

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

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

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

### ENVIRONMENTAL GOALS

Society and our customers are increasingly demanding more sustainable solutions. This trend is expected to continue in the airline industry until 2030 and beyond, with a focus on reducing emissions and more efficient resource use.

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

#### Our 2030 goals

- 25% lower CO<sub>2</sub> emissions compared with 2005 (absolute emissions)
- 17% biofuel used – equivalent to the total SAS domestic production

### EVENTS DURING THE QUARTER

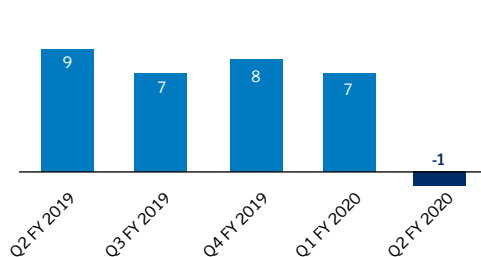
- SAS temporarily halts most of its traffic due to effects of COVID-19
- SAS initiates processes to reduce future workforce by up to 5,000 full-time positions
- SAS announces that CFO Torbjørn Wist has given notice that he will leave the company in September 2020
- Ongoing and constructive discussions with largest owners on a recapitalization plan to secure adequate levels of funding and equity for the future

### EVENTS AFTER 30 APRIL 2020

- SAS signs an SEK 3.3 billion revolving credit facility agreement 90% guaranteed by the Danish and Swedish governments
- Magnus Örnberg appointed as new CFO of SAS and assumes the role latest 1 October, 2020

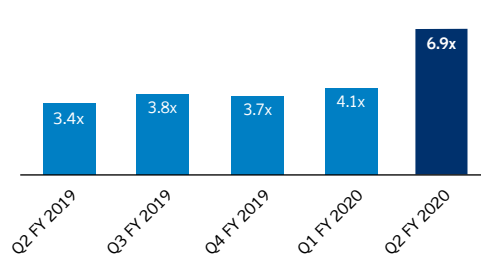
#### RETURN ON INVESTED CAPITAL (ROIC), 12-MONTH ROLLING, %

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



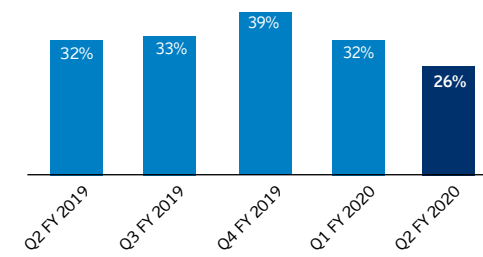
#### ADJUSTED FINANCIAL NET DEBT/EBITDAR

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



#### FINANCIAL PREPAREDNESS, %

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



# RISKS AND UNCERTAINTIES

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

## COVID-19

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

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

## CURRENCY AND JET-FUEL HEDGING

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

Financial risks pertaining to changes in exchange rates and fuel prices are hedged with derivatives, which aim to counter short-term negative fluctuations and provide scope for adapting operations to long-term changes in levels. Another aim of SAS' hedging strategy is to enable SAS to quickly leverage advantageous changes in exchange rates and fuel prices.

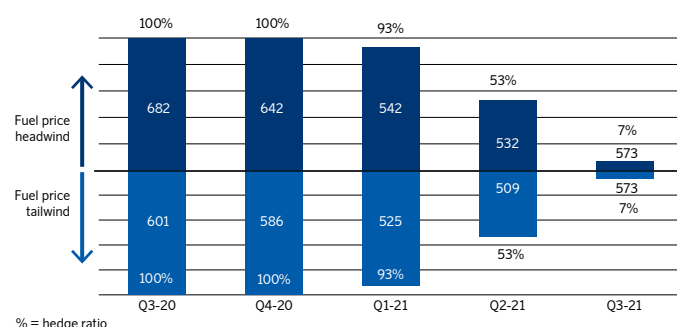
The policy for jet-fuel hedging states that jet fuel should be hedged at an interval of 40–80% of anticipated volumes for the coming 12 months. The policy also allows hedging of up to 50% of the anticipated volumes for the period, 13–18 months.

For the forthcoming 12 months, SAS has 79% of the fuel consumption hedged at an average maximum price of USD 606/Mt. If the fuel price goes below USD 536/MT for the forthcoming 12 months, 79% of SAS' fuel consumption would be hedged at an average price of USD 547/MT. Beyond the next 12 months, 7% of the fuel consumption is hedged at a price of USD 573/Mt.

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

Under current plans for flight capacity, the cost of jet fuel during the fiscal year 2020 is expected to be in line with the table in the middle, taking into account different fuel prices, USD rates and jet-fuel hedging. For foreign currency, the policy is to hedge 40–80%. At the end of the quarter, SAS had hedged 40% of its anticipated USD deficit for the next 12 months. SAS has hedged the USD deficit using forward contracts and currency options. Whilst NOK continues to be SAS' largest surplus currency, the negative impact of COVID-19 on the anticipated NOK surplus has resulted in a hedge exceeding 100% for the next 12 months at

## HEDGING OF JET FUEL, USD/MT



## SENSITIVITY ANALYSIS, JET FUEL COST NOV 2019-OCT 2020, SEK BILLION<sup>1</sup>

Market price	Exchange rate SEK/USD				
	8.5	9.0	9.5	10.0	10.5
USD 200/tonne	5.6	5.7	5.8	5.8	5.9
USD 300/tonne	5.6	5.7	5.8	5.8	5.9
USD 400/tonne	5.6	5.7	5.8	5.8	5.9
USD 500/tonne	5.6	5.7	5.8	5.8	5.9

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



month end. As a consequence of COVID-19, SAS actual jet fuel consumption for Q2 was 50% lower compared to the same period last year. Furthermore, with a reduced forecasted business activity, SAS has closed over-hedges related to jet fuel and currency to the market. Discontinued hedges have had a negative impact on the profit and loss with MSEK 1,240.

Based on the currency exposure a weakening of the NOK against the SEK of 1% would generate a negative earnings impact of MSEK 14, excluding hedge effects. A weakening of the USD against the SEK of 1% would generate a positive earnings impact of MSEK 93, excluding hedge effects, before any potential IFRS 16 effects.

### LEGAL ISSUES

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

the 1999–2006 period. The fine of MEUR 70.2 was the same as that imposed under the 2010 decision. SAS has appealed the European Commission's decision and a hearing was held in CJEU in July 2019. Judgement is expected in 2020.

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

A large number of former cabin crew of SAS in Denmark are pursuing a class action against SAS at a Danish court, demanding additional payments from SAS to the Pension Improvements Fund for Cabin Crew (the CAU fund) citing that the CAU fund is a defined-benefit supplementary plan. The City Court of Copenhagen, in a judgment in December 2016, rejected the cabin crew's demand for further payments into the CAU fund by SAS. The cabin crew appealed the judgment in January 2017 and court proceedings will take place in November 2020.

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

# CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

## CONDENSED STATEMENT OF INCOME INCLUDING STATEMENT OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME

MSEK	Note	Q2		Q1-Q2	
		Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Revenue	2	5,264	9,871	14,971	19,276
Personnel expenses		-1,995	-2,420	-4,570	-4,821
Fuel expenses		-2,504	-2,181	-4,524	-4,142
Air traffic charges		-523	-961	-1,440	-1,877
Other external expenses	3	-2,150	-4,981	-5,745	-9,149
Depreciation, amortization and impairment	4	-1,408	-455	-2,777	-874
Income from shares in associated companies		1	-3	3	-12
Income from sale of aircraft and other non-current assets		0	0	0	8
<b>Operating income (EBIT)</b>		<b>-3,315</b>	<b>-1,130</b>	<b>-4,082</b>	<b>-1,591</b>
Financial net	5	-407	-86	-727	-201
<b>Income before tax (EBT)</b>		<b>-3,722</b>	<b>-1,216</b>	<b>-4,809</b>	<b>-1,792</b>
Income taxes		252	283	478	390
<b>Net income for the period</b>		<b>-3,470</b>	<b>-933</b>	<b>-4,331</b>	<b>-1,402</b>
<b>Other comprehensive income</b>					
<i>Items that may later be reversed to net income:</i>					
Exchange-rate differences in translation of foreign operations		-117	54	-120	33
Cash-flow hedges, net after tax		-927	230	-1,314	-612
<i>Items that will not be reversed to net income:</i>					
Revaluations of defined-benefit pension plans, net after tax		47	-735	391	-809
<b>Total other comprehensive income, net after tax</b>		<b>-997</b>	<b>-451</b>	<b>-1,043</b>	<b>-1,388</b>
<b>Total comprehensive income for the period</b>		<b>-4,467</b>	<b>-1,384</b>	<b>-5,374</b>	<b>-2,790</b>
<i>Net income for the period attributable to:</i>					
Parent Company shareholders		-3,470	-933	-4,331	-1,402
Earnings per common share (SEK) <sup>1</sup>		-9.15	-2.44	-11.49	-3.69
Earnings per common share after dilution (SEK) <sup>1</sup>		-9.15	-2.44	-11.49	-3.69

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

## INCOME BEFORE TAX AND ITEMS AFFECTING COMPARABILITY

MSEK	Q2		Q1-Q2	
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Income before tax (EBT)	-3,722	-1,216	-4,809	-1,792
Impairment	0	0	0	0
Restructuring costs <sup>1</sup>	8	5	17	13
Capital gains/losses <sup>2</sup>	0	0	0	-8
Other items affecting comparability <sup>3</sup>	0	0	0	-148
<b>Income before tax and items affecting comparability</b>	<b>-3,714</b>	<b>-1,211</b>	<b>-4,792</b>	<b>-1,935</b>

<sup>1</sup> Restructuring costs were charged to earnings as personnel expenses of MSEK -17 (-13) in the November-April period.

<sup>2</sup> Capital gains include aircraft sales amounting to MSEK 0 (8) in the November-April period.

<sup>3</sup> Other items affecting comparability comprise a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes of MSEK 0 (148) in the November-April period.

# CONSOLIDATED BALANCE SHEET

## CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	30 Apr 2020	31 Oct 2019	30 Apr 2019
<b>ASSETS</b>			
<b>Non-current assets</b>			
Intangible assets	1,340	1,416	1,456
Tangible assets	20,644	15,569	14,423
Right-of-use assets	17,634	-	-
Financial assets	5,729	4,546	6,171
Deferred tax assets	1,308	750	754
<b>Total non-current assets</b>	<b>46,655</b>	<b>22,281</b>	<b>22,804</b>
<b>Current assets</b>			
Inventories and expendable spare parts	510	346	367
Current receivables	2,041	2,622	3,025
Cash and cash equivalents <sup>1</sup>	4,221	8,763	6,912
<b>Total current assets</b>	<b>6,772</b>	<b>11,731</b>	<b>10,304</b>
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>53,427</b>	<b>34,012</b>	<b>33,108</b>
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>			
<b>Equity</b>	<b>-65</b>	<b>5,372</b>	<b>3,365</b>
<b>Non-current liabilities</b>			
Interest-bearing liabilities	14,910	9,450	8,867
Interest-bearing lease liabilities	14,491	-	-
Other liabilities	3,614	4,076	4,187
<b>Total non-current liabilities</b>	<b>33,015</b>	<b>13,526</b>	<b>13,054</b>
<b>Current liabilities</b>			
Interest-bearing liabilities	4,114	1,833	1,308
Interest-bearing lease liabilities	3,490	-	-
Other liabilities	12,873	13,281	15,381
<b>Total current liabilities</b>	<b>20,477</b>	<b>15,114</b>	<b>16,689</b>
<b>TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES</b>	<b>53,427</b>	<b>34,012</b>	<b>33,108</b>
Shareholders' equity per common share, (SEK) <sup>2</sup>	-4.09	10.12	8.80
Interest-bearing assets	9,794	12,960	12,378
Interest-bearing liabilities	37,005	11,283	10,174
Working capital	-12,493	-13,313	-15,127

<sup>1</sup>At 30 April 2020, including receivables from other financial institutions, MSEK 0 (427)

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

## SPECIFICATION OF FINANCIAL NET DEBT, 30 APRIL 2020

	According to balance sheet	Of which financial net debt
Financial assets	5,729	2,468
Current receivables	2,041	455
Cash and cash equivalents	4,221	4,221
Non-current liabilities	33,015	29,401
Current liabilities	20,477	7,604
<b>Financial net debt</b>		<b>29,861</b>

Information relating to financial net debt in the comparative periods is available in the Financial Key Ratios section. For a specification of financial net debt for the respective periods, please refer to [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) where each interim report is published.

# CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

## CONDENSED CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

Total shareholders' equity attributable to Parent company shareholders

MSEK	Share capital <sup>1</sup>	Other contributed capital <sup>2</sup>	Hedging reserves	Translation reserve	Hybrid bond	Unrestricted equity <sup>3</sup>	Total shareholders' equity
<b>Opening shareholders' equity in accordance with approved balance sheet, 31 October 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>
Effect of new accounting policies, IFRS 9 and IFRS 15						-27	-27
<b>Adjusted opening shareholders' equity, 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>
Redemption of preference shares	-42					-1,044	-1,086
Equity share of convertible loans		-157				157	0
Net income						-1,402	-1,402
Other comprehensive income			-612	33		-809	-1,388
<b>Closing balance, 30 April 2019</b>	<b>7,690</b>	<b>170</b>	<b>680</b>	<b>-18</b>	<b>-</b>	<b>-5,157</b>	<b>3,365</b>
Hybrid bond					1,500		1,500
Hybrid bond interest and expenses						-23	-23
Net income						2,023	2,023
Other comprehensive income			-497	-53		-943	-1,493
<b>Closing balance, 31 October 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>
Hybrid bond interest						-63	-63
Net income						-4,331	-4,331
Other comprehensive income			-1,314	-120		391	-1,043
<b>Closing balance, 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>

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

<sup>2</sup> The amount comprises share premium reserves and the equity share of convertible loans.

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

# CONSOLIDATED CASH-FLOW STATEMENT

## CONDENSED CASH-FLOW STATEMENT

MSEK	Q2	Q2	Q1-Q2	Q1-Q2
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>				
Income before tax (EBT)	-3,722	-1,216	-4,809	-1,792
Depreciation, amortization and impairment	1,408	455	2,777	874
Income from sale of aircraft, buildings and shares	0	0	0	-8
Adjustment for other non-cash items, etc.	1,063	-55	1,068	-261
Tax paid	0	-6	-17	-53
<b>Cash flow from operations before change in working capital</b>	<b>-1,251</b>	<b>-822</b>	<b>-981</b>	<b>-1,240</b>
Change in working capital	-506	3,166	-221	2,902
<b>Cash flow from operating activities</b>	<b>-1,757</b>	<b>2,344</b>	<b>-1,202</b>	<b>1,662</b>
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>				
Investments including advance payments to aircraft manufacturers	-3,333	-916	-5,871	-2,756
Acquisition of subsidiaries	0	0	0	-16
Sale of subsidiaries and affiliated companies	0	0	0	0
Sale of fixed assets, etc.	31	45	-46	17
<b>Cash flow from investing activities</b>	<b>-3,302</b>	<b>-871</b>	<b>-5,917</b>	<b>-2,755</b>
<b>Cash flow before financing activities</b>	<b>-5,059</b>	<b>1,473</b>	<b>-7,119</b>	<b>-1,093</b>
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>				
Proceeds from borrowings	4,534	0	5,949	1,346
Repayment of borrowings	-203	-1,769	-453	-1,941
Amortization of lease liabilities	-665	0	-1,501	0
Interest on hybrid bond	-63	0	-63	0
Dividend on preference shares	0	0	0	-26
Redemption of preference shares	0	0	0	-1,112
Other financing activities	-919	-41	-1,352	-19
<b>Cash flow from financing activities</b>	<b>2,684</b>	<b>-1,810</b>	<b>2,580</b>	<b>-1,752</b>
<b>Cash flow for the period</b>	<b>-2,375</b>	<b>-337</b>	<b>-4,539</b>	<b>-2,845</b>
Translation difference in cash and cash equivalents	-3	2	-3	1
Cash and cash equivalents at beginning of the period	6,599	7,247	8,763	9,756
<b>Cash and cash equivalents at the end of the period</b>	<b>4,221</b>	<b>6,912</b>	<b>4,221</b>	<b>6,912</b>
Cash flow from operating activities per common share (SEK)	-4.59	6.13	-3.14	4.34

# PARENT COMPANY SAS AB

The number of common shareholders in SAS AB amounted to 89,734 at 30 April 2020. The average number of employees amounted to two (four). Net financial items comprised a write down of shares in subsidiaries of MSEK 487.

## CONDENSED STATEMENT OF INCOME

MSEK	Q1-Q2	
	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Revenue	22	28
Personnel expenses	-14	-19
Other operating expenses	-15	-16
<b>Operating income (EBIT)</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>
Net financial items	-483	-31
<b>Income before tax (EBT)</b>	<b>-490</b>	<b>-38</b>
Tax	-6	8
<b>Net income for the period</b>	<b>-496</b>	<b>-30</b>

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

## CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	30 Apr 2020	31 Oct 2019	30 Apr 2019
Financial fixed assets	14,838	14,703	14,684
Other current assets	25	137	21
Cash and cash equivalents	1	1	2
<b>Total assets</b>	<b>14,864</b>	<b>14,841</b>	<b>14,707</b>
Shareholders' equity	10,105	10,664	9,213
Long-term liabilities	2,249	2,258	2,250
Current liabilities	2,510	1,919	3,244
<b>Total shareholders' equity and liabilities</b>	<b>14,864</b>	<b>14,841</b>	<b>14,707</b>

## CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

MSEK	Share capital <sup>1</sup>	Restricted reserves	Hybrid bond	Unrestricted equity	Total shareholders' equity
Opening balance, 31 October 2019	7,690	447	1,500	1,027	10,664
Hybrid bond interest				-63	-63
Net income for the period				-496	-496
<b>Shareholders' equity, 30 April 2020</b>	<b>7,690</b>	<b>447</b>	<b>1,500</b>	<b>468</b>	<b>10,105</b>

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

## NOTE 1 ACCOUNTING POLICIES AND FINANCIAL STATEMENTS

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

### IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC AND GOING CONCERN ASSUMPTION

The COVID-19 pandemic and the actions taken in response to its spread including government measures and travel restrictions have resulted in significant disruption to SAS's operations. In the month of April, capacity (ASK) decreased by 93.9% and revenue passenger kilometers (RPK) were reduced by 97.8%. The reduction of network and number of passengers have significantly reduced SAS' revenues. For the second quarter of 2020, which in part was unaffected by the negative effects of the COVID-19 pandemic, total operating revenues decreased by 46.7% compared to same period last year.

On 3 March 2020, SAS withdrew its 2020 guidance due to the volatility of the situation. Following the escalation of travel restrictions, a number of measures have been taken by SAS to reduce cost and preserve liquidity.

- On 3 March 2020, the Company announced that to mitigate the revenue impact from the reduced demand, SAS pursued a number of cost reduction initiatives. In the short term, reduced capacity would lower flight related costs, such as jet fuel, airport and other fees. SAS also announced other measures such as cuts in administration and personnel expenses, implementation of hiring freeze, and postponement of non-critical projects, marketing and promotional campaigns. In the announcement SAS also mentioned that measures related to personnel expenses may include temporary layoffs, voluntary leave, early retirement or other initiatives.
- On 15 March 2020, the Company announced that it temporarily halts most of its traffic starting on 16 March until there are yet again conditions to conduct commercial aviation. Further the Company announced that it would introduce temporary work reductions of up to 10,000 employees, equivalent to 90 percent of the total workforce.
- On 28 April, the Company announced that it would initiate processes to reduce the size of its future workforce by up to 5,000 full-time positions.
- On 5 May, the Company announced that it had signed a SEK 3.3 billion three-year revolving credit facility agreement, 90% guaranteed by Denmark and Sweden.

Despite the measures taken by SAS, the financial performance for the coming period will continue to be significantly affected by a loss of revenue, lower sales of tickets and significant negative cash flows to an extent and for a duration that are currently uncertain. With the ongoing crisis, SAS will need to demonstrate its ability to transform to once again meet a new and very challenging reality. As a response to an environment characterized by lower passenger numbers and revenue generation, SAS has revised its business plan and is pursuing SEK 4 billion in further efficiency improvements by 2022.

Given the impact of COVID-19 and the time it will take to recover to a more normalized situation, SAS will need to secure further funding in order to continue as the most important airline infrastructure provider in Scandinavia. This will require support from the Scandinavian governments. As a first step the Danish and Swedish governments have provided 90% guarantees for the SEK 3.3 billion revolving credit facility. SAS also continues its efforts to secure support from the Norwegian government.

SAS is currently in active, intensive and constructive discussions with the company's major shareholders and selected stakeholders on a recapitalization plan to ensure the future of SAS. This includes realization of its key business priorities of necessary increased productivity and a continuation of the green transition.

Any potential solution will require both government and market participation, as well as burden sharing measures involving internal, external and financial stakeholders in the company. Different options are currently being considered, and we aim to present a plan to the market in June 2020.

Within the circumstances described above, these financial statements have been prepared on the going concern assumption but is, however, dependent on a successful resolution of the revisions to the business plan and securing further funding.

### STANDARDS AND INTERPRETATIONS APPLICABLE FOR Q1-Q2, FISCAL YEAR 2020

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

### GOVERNMENT GRANTS

Some of the legal units in the SAS Group received support for temporary reductions in the workforce as a result of COVID-19 from the governments of Denmark, Norway and Sweden during the quarter. In accordance with IAS 20, state grants are reported in the statement of income when there is reasonable assurance that the company will fulfill the conditions associated with the grants and that the grants will be received. Government grants have been reported as a reduction to personnel expenses in the periods for which the grant is intended to compensate for a total of MSEK 242. Furthermore, SAS has received support from the Norwegian state to maintain air services within Norway. This support has been reported as other operating income in the income statement for a total of MSEK 177 over the same periods as the costs the contributions are intended to offset. Support has also been applied for from the Danish state regarding compensation for fixed costs and MSEK 92 has been reported as a reduction of other external expenses.

### IFRS 16 — LEASES

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

#### Impact on consolidated balance sheet

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

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

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

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

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

#### Impact on consolidated statement of income

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

#### CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME, Q2 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q2	Adjustments	Adjusted Q2'
	Feb–Apr 2020		Feb–Apr 2020
<b>MSEK</b>			
Revenue	5,264		5,264
Personnel expenses	-1,995		-1,995
Fuel expenses	-2,504		-2,504
Air traffic charges	-523		-523
Other external expenses	-2,150	-995	-3,145
Depreciation, amortization and impairment	-1,408	913	-495
Income from shares in associated companies	1		1
Income from sale of aircraft and other non-current assets	0		0
<b>Operating income (EBIT)</b>	<b>-3,315</b>	<b>-82</b>	<b>-3,397</b>
Financial net	-407	262	-145
<b>Income before tax (EBT)</b>	<b>-3,722</b>	<b>180</b>	<b>-3,542</b>

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

#### CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME, Q1–Q2 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q1–Q2	Adjustments	Adjusted Q1–Q2'
	Nov–Apr 2019-2020		Nov–Apr 2019-2020
<b>MSEK</b>			
Revenue	14,971		14,971
Personnel expenses	-4,570		-4,570
Fuel expenses	-4,524		-4,524
Air traffic charges	-1,440		-1,440
Other external expenses	-5,745	-1,933	-7,678
Depreciation, amortization and impairment	-2,777	1,782	-995
Income from shares in associated companies	3		3
Income from sale of aircraft and other non-current assets	0		0
<b>Operating income (EBIT)</b>	<b>-4,082</b>	<b>-151</b>	<b>-4,233</b>
Financial net	-727	461	-266
<b>Income before tax (EBT)</b>	<b>-4,809</b>	<b>310</b>	<b>-4,499</b>

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

#### Impact on consolidated cash flow statement

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

#### CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT, Q2 - IMPACT IFRS 16

	Reported Q2	Adjustments	Adjusted Q2'
	Feb–Apr 2020		Feb–Apr 2020
<b>MSEK</b>			
Cash flow from operating activities	-1,757	-665	-2,422
Cash flow from investing activities	-3,302		-3,302
Cash flow from financing activities	2,684	665	3,349
<b>Cash flow for the period</b>	<b>-2,375</b>		<b>-2,375</b>

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



**CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT, Q1–Q2 - IMPACT IFRS 16**

	Reported Q1–Q2	Adjustments	Adjusted Q1–Q2*
MSEK	Nov–Apr 2019–2020		Nov–Apr 2019–2020
Cash flow from operating activities	-1,202	-1,501	-2,703
Cash flow from investing activities	-5,917		-5,917
Cash flow from financing activities	2,580	1,501	4,081
<b>Cash flow for the period</b>	<b>-4,539</b>		<b>-4,539</b>

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

**Impact on key ratios**

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

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

**KEY FIGURES, Q2 - IMPACT IFRS 16**

	Reported Q2	Adjustments	Adjusted Q2*
MSEK	Feb–Apr 2020		Feb–Apr 2020
Unit cost, CASK, excluding jet fuel, currency-adjusted	-0.90	-0.02	-0.92
Shareholders' equity per common share (SEK)	-4.09	+0.95	-3.14
Equity/assets ratio	-0.1%	+0.9%	0.8%
Financial net debt, MSEK	29,861	-17,981	11,880
Debt/equity ratio	-459.4	+499.27	39.87

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

**CHANGE IN PRESENTATION - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME**

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

**COMPENSATION FOR DELAYS OR CANCELLATIONS**

The IFRS Interpretation Committee (IFRS IC or IC) published an agenda decision in September 2019 regarding Compensation for Delays or Cancellations (IFRS 15). The IC concluded in its decision that customer compensation for delays or cancellations is a variable consideration in the contract. Therefore, it should be recognized as an adjustment to revenue. SAS has previously accounted for customer compensation in other operating expenses. In accordance with the IC decision SAS has reclassified customer compensation for delays and cancellations from operating expenses to revenue. The amount reclassified for the comparative full year ending on 31 October 2019 is MSEK 624. The amount reclassified for the first two quarters in fiscal year 2019 was MSEK 445. See more details in table below.

**CHANGES IN COMPARATIVE YEAR, Q2 FY19 - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME**

	Reported Q2	Adjustments	Adjusted Q2
MSEK	Feb–Apr 2019		Feb–Apr 2019
Revenue	10,187	-316	9,871
Leasing costs for aircraft	-846	846	0
Other external expenses	-7,593	2,612*	-4,981
Fuel expenses	0	-2,181	-2,181
Air traffic charges	0	-961	-961

The above table shows the impact on Q2, FY19, following the changes described under headings "Change in presentation - Consolidated statement of income" and "Compensation for delays or cancellations" above. The changes did not impact Operating income (EBIT).

\* MSEK 316 of the change in Other external expenses relates to the IC decision. The remaining change relates to reclassifications of fuel expenses (MSEK 2,181), Air traffic charges (MSEK 961) and Leasing costs for aircraft (MSEK -846).

**CHANGES IN COMPARATIVE YEAR, Q1-Q2 FY19 - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME**

	Reported Q1-Q2	Adjustments	Adjusted Q1-Q2
MSEK	Nov–Apr 2018–2019		Nov–Apr 2018–2019
Revenue	19,721	-445	19,276
Leasing costs for aircraft	-1,633	1,633	0
Other external expenses	-13,980	4,831*	-9,149
Fuel expenses	0	-4,142	-4,142
Air traffic charges	0	-1,877	-1,877

The above table shows the impact on Q1-Q2, FY19, following the changes described under headings "Change in presentation - Consolidated statement of income" and "Compensation for delays or cancellations" above. The changes did not impact Operating income (EBIT).

\* MSEK 445 of the change in Other external expenses relates to the IC decision. The remaining change relates to reclassifications of fuel expenses (MSEK 4,142), Air traffic charges (MSEK 1,877) and Leasing costs for aircraft (MSEK -1,633).

**NOTE 2 REVENUE**

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

	Q2	Q2	Q1-Q2	Q1-Q2
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Passenger revenue	3,462	7,732	10,777	14,842
Charter revenue	201	276	446	503
Cargo revenue	160	373	526	803
Other traffic revenue	553	683	1,224	1,308
<b>Total traffic revenue</b>	<b>4,376</b>	<b>9,064</b>	<b>12,973</b>	<b>17,456</b>
Other operating revenue	888	807	1,998	1,820
<b>Total revenue</b>	<b>5,264</b>	<b>9,871</b>	<b>14,971</b>	<b>19,276</b>

**TRAFFIC REVENUE PER GEOGRAPHICAL AREA**

	Domestic		Intra-Scandinavian		Europe		Intercontinental		Total	
	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Passenger revenue	3,426	4,365	1,249	1,620	3,624	5,398	2,478	3,459	10,777	14,842
Charter revenue	0	0	0	0	446	503	0	0	446	503
Cargo revenue	3	4	2	3	25	33	496	763	526	803
Other traffic revenue	389	385	142	142	412	476	282	305	1,224	1,308
<b>Total traffic revenue</b>	<b>3,818</b>	<b>4,754</b>	<b>1,393</b>	<b>1,765</b>	<b>4,507</b>	<b>6,410</b>	<b>3,256</b>	<b>4,527</b>	<b>12,973</b>	<b>17,456</b>

**OTHER OPERATING REVENUE BY REGION**

	Denmark		Norway		Sweden		Europe		Other countries		Total	
	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Other operating revenue	240	280	681	548	434	346	423	391	220	255	1,998	1,820

**NOTE 3 OTHER EXTERNAL EXPENSES**

	Q2	Q2	Q1-Q2	Q1-Q2
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Sales and distribution costs	-377	-704	-1,088	-1,330
Leasing costs for aircraft	-18	-846	-80	-1,633
Catering costs	-169	-293	-438	-555
Handling costs	-387	-706	-1,067	-1,366
Technical aircraft maintenance	-590	-679	-1,150	-1,361
Computer and telecommunication costs	-344	-371	-732	-775
Wet-lease costs	-307	-389	-684	-698
Other	42	-993	-506	-1,431
<b>Total</b>	<b>-2,150</b>	<b>-4,981</b>	<b>-5,745</b>	<b>-9,149</b>

**NOTE 4 DEPRECIATION, AMORTIZATION AND IMPAIRMENT**

	Q2	Q2	Q1-Q2	Q1-Q2
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Intangible assets	-37	-40	-73	-74
Tangible assets	-458	-416	-922	-800
Right-of-use assets	-913	-	-1,782	-
<b>Total</b>	<b>-1,408</b>	<b>-456</b>	<b>-2,777</b>	<b>-874</b>

**NOTE 5 FINANCIAL NET**

	Q2	Q2	Q1-Q2	Q1-Q2
	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	Nov-Apr 2019-2020	Nov-Apr 2018-2019
Financial income	24	44	56	88
Interest expense	-147	-113	-277	-258
Other financial expenses	-15	-14	-28	-27
Exchange-rate differences	-7	-3	-17	-4
Interest expenses, IFRS 16	-179	-	-347	-
Exchange-rate differences, IFRS 16	-83	-	-114	-
<b>Total</b>	<b>-407</b>	<b>-86</b>	<b>-727</b>	<b>-201</b>

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

	30 Apr 2020		31 Oct 2019	
	Carrying amount	Fair value	Carrying amount	Fair value
<b>MSEK</b>				
<b>Financial assets</b>				
Financial assets at fair value, hedge-accounted	406	406	225	225
Financial assets FVTPL	14	14	23	23
Financial assets at amortized cost	8,496	8,496	12,648	12,648
<b>Total</b>	<b>8,916</b>	<b>8,916</b>	<b>12,896</b>	<b>12,896</b>
<b>Financial liabilities</b>				
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	2,972 <sup>1</sup>	2,972	891	891
Financial liabilities FVTPL	13	13	17	17
Financial liabilities at amortized cost	18,794	18,431	12,075	11,540
<b>Total</b>	<b>21,780</b>	<b>21,416</b>	<b>12,983</b>	<b>12,448</b>

<sup>1)</sup> Of which hedges of MSEK 1,240 have been discontinued.

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

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

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

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

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

**FAIR VALUE HIERARCHY**

	30 Apr 2020			31 Oct 2019		
	Level 1	Level 2	Total	Level 1	Level 2	Total
<b>MSEK</b>						
<b>Financial assets</b>						
Financial assets at fair value, hedge-accounted	-	406	406	-	225	225
Financial assets FVTPL	-	14	14	-	23	23
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>-</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
<b>Financial liabilities</b>						
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	-	2,972 <sup>1</sup>	2,972	-	891	891
Financial liabilities FVTPL	-	13	13	-	17	17
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>2,985</b>	<b>2,985</b>	<b>-</b>	<b>908</b>	<b>908</b>

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

Stockholm, 28 May 2020

Carsten Dilling  
Chairman of the Board

Dag Mejdell  
Vice Chairman

Monica Caneman  
Board member

Lars-Johan Jarnheimer  
Board member

Oscar Stege Unger  
Board member

Liv Fiksdahl  
Board member

Sanna Suvanto-Harsaae  
Board member

Kay Kratky  
Board member

Jens Lippestad  
Board member

Tommy Nilsson  
Board member

Christa Cerè  
Board member

Rickard Gustafson  
President and CEO

# AUDITORS' REVIEW REPORT

**SAS AB**  
**CORP. ID. 556606-8499**

## **INTRODUCTION**

We have reviewed the condensed interim financial information (interim report) of SAS AB as of April 30, 2020 and the six-month period then ended. The Board of Directors and the Chief Executive Officer are responsible for the preparation and presentation of this interim report in accordance with IAS 34 and the Annual Accounts Act. Our responsibility is to express a conclusion on this interim report based on our review.

## **SCOPE OF REVIEW**

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

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

## **CONCLUSION**

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

## **MATERIAL UNCERTAINTY RELATING TO THE GOING CONCERN ASSUMPTION**

Without modifying our conclusion above, we draw attention to the information disclosed in the interim report on page 17 which describes measures taken as well as the impact on the financial performance and uncertainty as to the duration of the ongoing situation. It also notes that the company is pursuing further efficiency improvements as well as the need to secure further funding and equity. As of the date of the issuance of this interim report, these activities have not been finalized. Until finalized, this indicates that material uncertainties exist that may cast significant doubt on the company's ability to continue as a going concern.

Stockholm, May 28, 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Authorized Public  
Accountant

# TRAFFIC DATA INFORMATION

## SCHEDULED PASSENGER TRAFFIC

	Feb–Apr 2020	Feb–Apr 2019	Year-on-year change	Nov–Apr 2019-2020	Nov–Apr 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	3,124	6,587	-52.6%	9,243	12,619	-26.8%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	3,398	7,897	-57.0%	10,763	15,116	-28.8%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	5,906	11,220	-47.4%	16,665	21,893	-23.9%
Load factor	57.5%	70.4%	-12.8 <sup>1</sup>	64.6%	69.0%	-4.5 <sup>1</sup>
Passenger yield, currency-adjusted	1.02	0.98	+3.7%	1.00	0.99	+1.1%
Passenger yield, nominal	1.02	0.98	+4.0%	1.00	0.98	+2.0%
Unit revenue, PASK, currency-adjusted	0.59	0.69	-15.2%	0.65	0.68	-5.4%
Unit revenue, PASK, nominal	0.59	0.69	-14.9%	0.65	0.68	-4.6%
RASK, currency-adjusted	0.70	0.77	-9.5%	0.74	0.77	-3.6%
RASK, nominal	0.70	0.77	-9.2%	0.74	0.76	-2.7%

<sup>1</sup> Figures given in percentage points

## TOTAL TRAFFIC (SCHEDULED AND CHARTER TRAFFIC)

	Feb–Apr 2020	Feb–Apr 2019	Year-on-year change	Nov–Apr 2019-2020	Nov–Apr 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	3,225	6,755	-52.3%	9,485	12,920	-26.6%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	3,677	8,387	-56.2%	11,503	16,048	-28.3%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	6,256	11,764	-46.8%	17,513	22,919	-23.6%
Load factor	58.8%	71.3%	-12.5 <sup>1</sup>	65.7%	70.0%	-4.3% <sup>1</sup>
Unit cost, CASK, currency-adjusted	-1.30	-0.88	+48.3%	-1.01	-0.86	+16.6%
Unit cost, CASK, nominal incl. items affecting comparability	-1.23	-0.87	+41.9%	-0.97	-0.83	+17.2%
Unit cost, CASK, excl. jet fuel, currency-adjusted	-0.90	-0.68	+32.3%	-0.75	-0.67	+11.2%
Unit cost, CASK, excl. jet fuel, nominal incl. items affecting comparability	-0.83	-0.68	+21.8%	-0.72	-0.65	+10.1%

<sup>1</sup> Figures given in percentage points

## SCHEDULED TRAFFIC TREND FOR SAS BY ROUTE SECTOR

	Feb–Apr 2019–2020 vs. Feb–Apr 2018–2019		Nov–Apr 2019–2020 vs. Nov–Apr 2018–2019	
	Traffic (RPK)	Capacity (ASK)	Traffic (RPK)	Capacity (ASK)
Intercontinental	-65.3%	-54.5%	-32.5%	-26.4%
Europe/Intra-Scandinavia	-55.2%	-48.1%	-28.1%	-25.0%
Domestic	-44.4%	-32.0%	-22.5%	-16.2%

## PRODUCTIVITY AND ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

	April, 2020	April, 2019	Year-on-year change
<b>12-month rolling</b>			
Aircraft, block hours/day	8.3	9.4	-11.4%
Cabin crew, block hours/year	701	750	-6.5%
Pilots, block hours/year	578	666	-13.2%
<b>Environmental efficiency</b>			
Total CO <sub>2</sub> emissions, million tonnes	3,707	4,253	-12.8%
CO <sub>2</sub> emissions per available seat kilometer, grams	61.1	63.1	-3.2%

# AIRCRAFT FLEET

## THE SAS AIRCRAFT FLEET AT APRIL 30, 2020

SAS Group Aircraft Fleet	Age	Owned	Leased	Wet Lease	Total	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	In SAS Group Traffic	Firm Order Purchase	Firm Order Lease
Airbus A330/340/350	11.4	13	6		19	19			19	5	
Airbus A320 family	6.6	20	42		62	53	9		62	35	9
Boeing 737NG	15.0	26	24		50	50			50		
Bombardier CRJ	4.1			24	24			24	24		
ATR-72	6.7			8	8			8	8		
<b>Total</b>	<b>9.4</b>	<b>59</b>	<b>72</b>	<b>32</b>	<b>163</b>	<b>122</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>163</b>	<b>40</b>	<b>9</b>

Aircraft on firm order 2020-2024 at 30 April 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Total
Airbus A320neo	3	3	12	17	6	41
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350	1	4				5
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>49</b>

Discussion ongoing with Airbus regarding additional delivery deferrals



The new fleet lowers fuel consumption and thereby CO<sub>2</sub> emissions.



# KEY RATIOS AND ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES

	30 Apr 2020	31 Oct 2019	30 Apr 2019
Return on invested capital (ROIC), 12-month rolling <sup>1</sup>	-1%	8%	9%
Adjusted financial net debt/EBITDAR <sup>1</sup>	6.9x	3.7x	3.4x
Financial preparedness <sup>1</sup>	26%	38%	32%
Return on shareholders' equity, 12-month rolling <sup>1</sup>	-59%	14%	14%
Equity/assets ratio <sup>2</sup>	-0.1%	16%	10%
Financial net debt, MSEK <sup>2</sup>	29,861	328	917
Debt/equity ratio <sup>2</sup>	-459.4	0.06	0.27
Interest-coverage ratio <sup>1</sup>	-2.3	2.5	2.7

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

<sup>2</sup> Key ratio for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16.  
See further details in Note 1.

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

## EARNINGS-RELATED KEY RATIOS AND AVERAGE NUMBER OF EMPLOYEES

MSEK	Q1	Q1	Q2	Q2	Q3	Q3	Q4	Q4
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Feb-Apr 2020	Feb-Apr 2019	May-Jul 2019	May-Jul 2018	Aug-Oct 2019	Aug-Oct 2018
Revenue	9,707	9,405	5,264	9,871	13,401	13,146	13,435	12,678
EBITDAR	662	746	-1,890	174	2,998	3,330	2,631	2,044
EBITDAR margin	6.8%	7.9%	-35.9%	1.8%	22.4%	25.3%	19.6%	16.1%
Operating income (EBIT)	-767	-461	-3,315	-1,130	1,570	2,167	1,187	920
Operating income (EBIT) margin	-7.9%	-4.9%	-63.0%	-11.4%	11.7%	16.5%	8.8%	7.3%
Income before tax (EBT)	-1,087	-576	-3,722	-1,216	1,490	2,034	1,096	789
Net income for the period	-861	-469	-3,470	-933	1,162	1,570	861	623
Income before tax and items affecting comparability	-1,078	-724	-3,714	-1,211	1,495	2,008	1,226	822
Earnings per common share (SEK)	-2.33	-1.25	-9.15	-2.44	3.04	4.03	2.19	1.56
Cash flow before financing activities	-2,060	-2,566	-5,059	1,473	140	197	-309	658
Average number of employees (FTE)	10,364	10,292	7,988	10,260	10,639	10,332	10,587	10,334

# DEFINITIONS AND SHAREHOLDER INFORMATION

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

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

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

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

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

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

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

**Available seat kilometers** – See ASK.

**Available tonne kilometers** – See ATK.

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

**CAGR** – Compound annual growth rate.

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

**Capitalized leasing costs (x7)** – The net annual operating lease costs for aircraft multiplied by seven.

**Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>)** – A colorless gas that is formed in the combustion of all fossil fuels. The airline industry's CO<sub>2</sub> emissions are being reduced based on a changeover to more fuel-efficient aircraft.

**Cash flow from operating activities per common share** – Cash flow from operating activities in relation to the average number of common shares outstanding.

**CASK** – See unit cost.

**Code share** – When one or more airlines' flight number is stated in the timetable for a flight, while only one of the airlines operates the flight.

**Debt/equity ratio** – Financial net debt in relation to equity.

**Earnings per common share (EPS)** – Net income for the period attributable to Parent Company shareholders less preference-share dividends and hybrid bond expenses in relation to the average number of common shares outstanding.

**EBIT** – Operating income.

**EBIT margin** – EBIT divided by revenue.

**EBITDA** – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, and depreciation and amortization.

**EBITDA margin** – EBITDA divided by revenue.

**EBITDAR** – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, depreciation and amortization, and leasing costs for aircraft.

**EBITDAR margin** – EBITDAR divided by revenue.

**EBT** – Income before tax.

**EEA** – European Economic Area.

**Equity method** – Shares in affiliated companies are taken up at the SAS Group's share of equity, taking acquired surplus and deficit values into account.

**Equity/assets ratio** – Equity in relation to total assets.

**Finance leases** – Based on a leasing contract where the risks and rewards of ownership of the asset essentially remain with the lessee. The asset is reported as a fixed asset in the balance sheet because the lessee has an obligation to purchase the asset at the end of the lease. The commitment to pay future leasing charges is entered as a liability. As of November 1st, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

**Financial preparedness** – Cash and cash equivalents, excluding receivables from other financial institutions, plus unutilized credit facilities in relation to fixed costs. In this ratio, fixed costs are defined as payroll and other operating expenses, except jet-fuel costs and government user fees, as well as leasing costs for aircraft.

**Financial net debt** – Interest-bearing liabilities less interest-bearing assets excluding net pension funds.

**FTE** – Number of employees, full-time equivalents.

**IATA** – International Air Transport Association. A global association of almost 300 airlines.

**ICAO** – International Civil Aviation Organization. The United Nations' specialized agency for international civil aviation.

**Interest-coverage ratio** – Operating income plus financial income in relation to financial expenses.

**Interline revenue** – Ticket settlement between airlines.

**Items affecting comparability** – Items affecting comparability are identified to facilitate comparison of SAS' underlying results in different periods. These items consist of impairment, restructuring costs, capital gains/losses, and other items affecting comparability. They arise as a consequence of specific events, and are items

that both management and external assessors take note of when analyzing SAS. By reporting earnings excluding items affecting comparability, the underlying results are shown, which facilitates comparability between different periods.

**LCC** – Low Cost Carrier.

**Load factor** – RPK divided by ASK. Describes the capacity utilization of available seats.

**Market capitalization** – Share price multiplied by the number of shares outstanding.

**NPV** – Net present value. Used to calculate capitalized future costs of operating leases for aircraft, for example.

**Operating leases** – Based on a leasing contract in which the risks and rewards of ownership remain with the lessor and is equivalent to renting. The leasing charges are expensed on a current basis in the statement of income. As of November 1th, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

**PASK (unit revenue)** – Passenger revenue divided by ASK (scheduled).

**Preference share capital** – Preference share capital, corresponding to the redemption price for 2,101,552 preference shares at 105% of the subscription price of SEK 500, amounting to MSEK 1,103. Redemption of all preference shares was carried out in December 2018.

**RASK** – Total traffic revenue divided by Total ASK (scheduled + charter).

**Regularity** – The percentage of flights completed in relation to flights scheduled.

**Return on Invested Capital (ROIC)** – EBIT plus the standard interest portion corresponding to 33% of net operating leasing costs in relation to average shareholders' equity, net financial debt and net capitalized leasing costs ( $\times 7$ ).

**Return on shareholders' equity** – Net income for the period attributable to shareholders in the Parent Company in relation to average equity excluding non-controlling interests.

**Revenue passenger kilometers (RPK)** – See RPK.

**Revenue tonne kilometers (RTK)** – See RTK.

**Right-of-use assets (RoU)** – As of November 1th, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. IFRS 16 replaces former standard IAS 17 Leases. The previous classification of each lease as either an operating lease or a finance lease is replaced by a model whereby the lessee recognizes an asset (a right-of-use asset) and a financial liability in the balance sheet. See more information in note 1.

**RPK, Revenue passenger kilometers** – Number of paying passengers multiplied by flown distance (km).

SAS, Scandinavia's leading airline, carries 30 million passengers annually to, from and within Scandinavia. The airline connects three main hubs - Copenhagen, Oslo and Stockholm - with over 125 destinations in Europe, the US and Asia. Spurred by a Scandinavian heritage and sustainable values, SAS will reduce total carbon emissions by 25% and operate with biofuel equivalent to the total consumption of fuel used to operate all domestic SAS flights, by 2030. In addition to airline operations, SAS offers ground handling services, technical maintenance and air cargo services. SAS is a founding member of Star Alliance™ and together with partner airlines offers almost 19,000 daily flights to more than 1,300 destinations around the world.

SAS AB is the Parent Company of SAS and is listed on the stock exchanges in Stockholm (primary listing), Copenhagen and Oslo. The majority of the operations and assets are included in the SAS Consortium, with the exception of SAS Cargo and SAS Ground Handling, which are directly owned by SAS AB.

#### FINANCIAL CALENDAR

*Monthly traffic data is generally issued on the fifth working day of every month. The detailed financial calendar is available at [sasgroup.net](http://sasgroup.net) under Investor Relations.*

25 August 2020	Q3 Interim Report May 2020–July 2020
3 December 2020	Year-end report November 2019–October 2020
January/February 2021	SAS Annual and Sustainability Report, fiscal year 2020

#### INVESTOR RELATIONS



#### IR contact

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

**RTK, Revenue tonne kilometers** – The number of tonnes of paid traffic (passengers, freight and mail) multiplied by the distance this traffic is flown in kilometers.

**Sale and leaseback** – Sale of an asset (aircraft, building, etc.) that is then leased back.

**Shareholders' equity per common share** – Shareholders' equity attributable to Parent Company shareholders excluding preference share capital and hybrid bond in relation to the total number of common shares outstanding.

**Total load factor** – RTK divided by ATK.

**Unit cost, CASK** – Total payroll expenses, other operating expenses, leasing costs for aircraft and depreciation adjusted for currency and items affecting comparability, less other operating revenue per ASK (scheduled and charter).

**Unit revenue** – See PASK.

**WACC** – Weighted average cost of capital includes the average cost of liabilities, equity and operating leases for aircraft. The sources of funds are calculated and weighted in accordance with the current market value of equity and liabilities and the capitalized present value of operating lease costs for aircraft.

**Wet lease agreement** – Leasing in of aircraft including crew.

**Working capital** – The total of non-interest-bearing current assets and non-interest-bearing financial fixed assets excluding equity in affiliated companies and other securities holdings less non-interest-bearing liabilities.

**Yield** – Passenger revenue divided by RPK (scheduled).