

# **SAS** ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2022/2023



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### Verksamhet

Kort om SAS	3
SAS i siffror	4
Viktiga händelser under året	6
Vd-ord	8
SAS FORWARD	12

### Marknad och strategi

Flygbranschens förutsättningar	15
Strategi	16

### Finansiella instrument

Finansiella instrument och kapitalmarknaden	18
---	----

### Hållbarhet

Hållbarhet	21
Miljö	27
Socialt ansvar	38
Styrning och ekonomi	43
Om denna rapport	50
GRI-index	53
Bestyrkanderapport	56

### Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse	58
Utdelning, vinstdisposition och utsikter	75
Bolagsstyrningsrapport	77
– Styrelse	89
– Koncernledning	91

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter	94
Notöversikt	98
Koncernens noter	99
Moderföretagets finansiella rapporter	135
Moderföretagets noter	137
Underskrifter	138
Revisionsberättelse	139

### Övrigt

Operationella nyckeltal	147
EU-taxonomi	149
Ekonomisk tioårsöversikt	152
Definitioner	154
Aktieägarinformation	156
Destinationer	157

### SAS års- och hållbarhetsredovisning 2022/2023

SAS redovisar finansiell information och hållbarhetsinformation i en gemensam rapport: SAS års- och hållbarhetsredovisning 2022/2023. SAS lagstadgade årsredovisning omfattar förvaltningsberättelsen på sidorna 57–92 samt de finansiella rapporterna på sidorna 93–138. Hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med GRI Standards och finns på sidorna 20–55 och 149–151. Hållbarhetsrapporteringen omfattar även den lagstadgade hållbarhetsredovisningen i enlighet med årsredovisningslagen. Revisorns yttrande om årsredovisningen återfinns på sidorna 139–145 och revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten och yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 56.

SAS, Skandinavien ledande flygbolag, med knutpunkter i Köpenhamn, Oslo och Stockholm, flyger till resmål i Europa, USA och Asien. Inspirerade av vårt skandinaviska arv och hållbarhet, strävar SAS efter att vara världslidande inom hållbart flyg och i övergången till nettonollutsläpp. Vi minskar fortlöpande våra koldioxidutsläpp genom att använda mer hållbart flygbränsle, investera i nya bränsleeffektiva flygplan och tekniska innovationer tillsammans med våra partners – och bidrar därigenom till branschens mål om netto noll koldioxidutsläpp till 2050. Förutom flygverksamheten erbjuder SAS marktjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster.



# *Verksamhet*

# SKANDINAVIENS LEDANDE FLYGBOLAG

## Verksamhet

### > Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

SAS FORWARD

I mer än 75 år har vi knutit samman Skandinavien med världen och världen med Skandinavien. Vi har alltid legat i framkant av det som är nytt och hela tiden spanat mot horisonten. Vi har sett världen förändras, ibland över lång tid, och ibland plötsligt. Förändringar som har fått oss att tänka om, anpassa oss och bygga nytt. Vi går mot en framtid där förändring och behov av nytänkande är konstant. En framtid av medvetet tänkande och hållbar innovation, på vårt sätt, det skandinaviska sättet.

## Flygverksamhet

SAS är Skandinaviens ledande flygbolag för flygresor till, från och inom Skandinavien. Flygverksamheten är vår kärnverksamhet och utförs av SAS Scandinavia, SAS Connect, SAS Link och våra produktionspartners.

## Frakttjänster

SAS Cargo är den ledande leverantören av flygfraktlösningar till, från och inom Skandinavien, och levererar kvalitet och kundvård i världsklass. SAS Cargos tjänster är baserade på den fraktkapacitet som finns tillgänglig genom SAS flygplan, kompletterat med lastbilstransport.

## Markttjänster

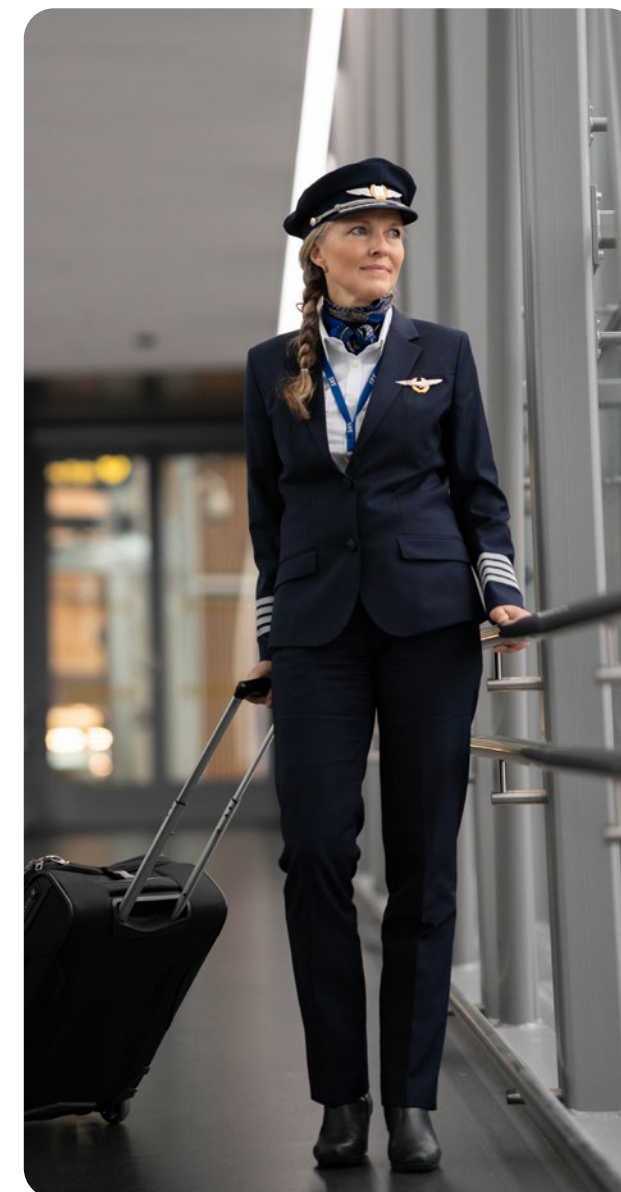
SAS Ground Handling är ett av de ledande markttjänstbolagen på flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Verksamheten tillhandahåller passagerar- och frakttjänster samt ramptjänster för SAS och andra flygbolag.

## Tekniskt underhåll

SAS Maintenance Production tillhandahåller tekniskt underhåll av flygplan och motorer vid sex flygplatser i Skandinavien för SAS och andra flygbolag.

## Eurobonus

EuroBonus är Skandinaviens största reserelaterade lojalitetsprogram och möjliggör närmare relationer med kunderna. EuroBonus har över 7 miljoner medlemmar och fler än 100 partners. Medlemmarna bidrar också med värdefulla kundinsikter till SAS, vilket skiljer ut oss från konkurrenterna.



## SAS I SIFFROR

### Verksamhet

Kort om SAS

> SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

SAS FORWARD

SAS efterfrågan från passagerare följde en positiv trend under hela året, vilket tyder på en god underliggande efterfrågan på resor trots en mer osäker ekonomisk prognos för samhället i stort. Intäkterna för räkenskapsåret 2022/2023 uppgick till 42 miljarder SEK, och antalet passagerare uppgick till 23,7 miljoner, en ökning med 33 % jämfört med föregående år. SAS resultat landade på minus 5,7 miljarder SEK före skatt och jämförelsestörande poster. SAS har fortsatt fokus på kostnadsbesparingar i hela verksamheten med målet att säkerställa konkurrenskraft. Vissa större kostnadsbesparingar som har uppnåtts som en del av chapter 11-processen i USA kommer dock inte att avspeglas i SAS finansiella resultat förrän SAS har slutfört rekonstruktionsprocessen. Under sommaren påverkades SAS av väsentliga störningar i verksamheten till följd av problem med flygledningskapacitet på Köpenhamns flygplats. Störningarna innebar utmaningar för såväl SAS passagerare som för SAS operativa och finansiella resultat under året.

**23,7**  
Miljoner passagerare

**42,0**  
Totala intäkter,  
miljarder SEK

**-5,7**  
Resultat före skatt  
och jämförelsestörande  
poster, miljarder SEK

**71,4**  
Punktlighet, %

**54,5**  
Koldioxidutsläpp per ASK, gram  
(rullande 12 månader)

**+27,3**  
Förändring i totala  
rörelsekostnader, %

## FINANSIELLA MÅL OCH MILJÖMÅL

### Verksamhet

Kort om SAS

#### > SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

SAS FORWARD

SAS långsiktiga mål är att skapa värde för sina aktieägare och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln. För definitioner, se sidorna 154–155.

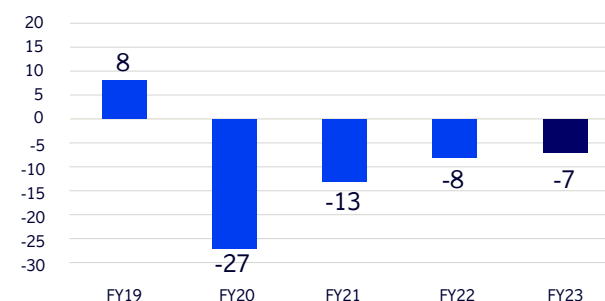
### Avkastning på investerat kapital (ROIC)\*

Vår målsättning är att ROIC ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel. Målet 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, se sidan 64.

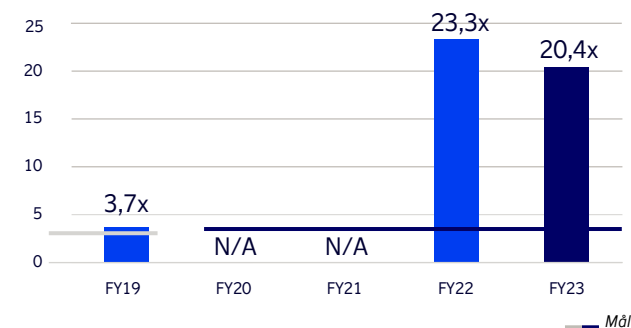
### Finansiell nettoskuld/justerad EBITDA\*

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

AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL, %



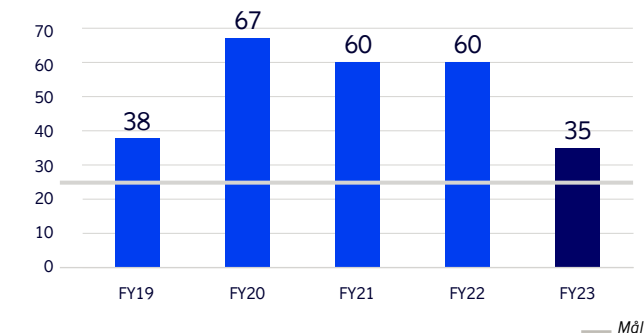
FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA



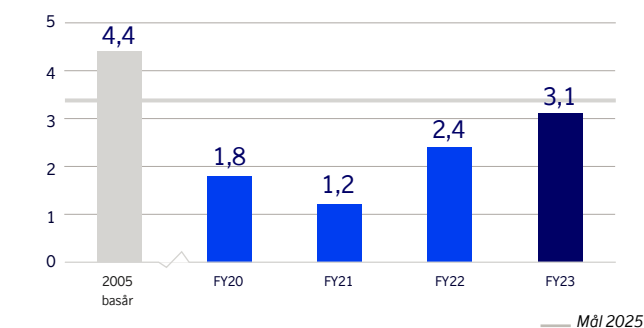
### Finansiell beredskap\*

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

FINANSIELL BEREDSKAP, %



TOTALA KOLDIOXIDUTSLÄPP, MILJONER TON



### Totala koldioxidutsläpp

SAS har satt upp ett mål att minska sina totala koldioxidutsläpp med 25 % till 2025 jämfört med 2005.

# VIKTIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

## Verksamhet

Kort om SAS

SAS i siffror

> Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

SAS FORWARD

Den underliggande efterfrågan på resor var god under året trots en mer osäker ekonomisk prognos för samhället i stort. Passagerarefterfrågan följde en positiv trend och närmare 24 miljoner passagerare reste med SAS under året. För första gången sedan 2019 noterade SAS en vinst för tredje kvartalet, vilket tyder på framsteg med SAS arbete för att säkerställa konkurrenskraftiga kostnader. Under året gjordes också stabila framsteg med SAS chapter 11-process i USA. Efter en bred

och konkurrensutsatt kapitalanskaffningsprocess nådde SAS en viktig milstolpe genom att säkra en investering för exitfinansiering om cirka 13 miljarder SEK från investerarna Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och danska staten. Som en del i transaktionen är avsikten att SAS på sikt ska gå med i SkyTeam Alliance, som Air France-KLM är en av grundarna av, och lämna Star Alliance.

## OPERATIONELLT

### Trafikstörningar

Under sommaren orsakade bristande flygledningskapacitet stora problem för flygbolag, flygplatser och inte minst för våra passagerare. Många passagerare som reste via Köpenhamns flygplats under sommaren påverkades, och problemen orsakade störningar för cirka 25 % av SAS flygningar i juni.

### Flygplan

Under året tog SAS emot flygplansleveranser av åtta A320neo och fem E195. Två A350, ett 737NG och fyra A321 fasades ut. I slutet av året var SAS en av de största operatörerna i Europa av flygplan med ny teknik, med totalt 61 A320neo i flottan.

## FINANSIELLT PRODUKT OCH ERBJUDANDE

### SAS FORWARD och chapter 11

SAS gjorde betydande framsteg inom ramen för transformationsplanen SAS FORWARD och chapter 11-processen i USA. SAS slutförde förhandlingarna med sina leasegivare av flygplan och har ingått avtal med 15 leasegivare avseende 59 flygplan, och förväntar sig därmed att nå målet med årliga kostnadsbesparingar på över 1,0 miljard SEK. SAS nådde också en överenskommelse om en flerårig förlängning av en viktig leverantör av reseteknik, Amadeus.

Efter en bred och konkurrensutsatt kapitalanskaffningsprocess nådde SAS en viktig milstolpe genom att säkra en investering för exitfinansiering om cirka 13 miljarder SEK från investerarna Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och danska staten. Mer information finns på sidan 13 och 59-60.

### Ytterligare linjer

SAS fortsatte sin uppbyggnad efter pandemin och införde 30 nya linjer för sommarens och höstens trafikprogram 2023 samt flera nya interkontinentala linjer. Här ingår direktflyg från Köpenhamn till Bangkok, och flygningar varje vecka till Agadir från Stockholm och Köpenhamn. SAS har också återupptagit också trafiken till Tokyo, tre gånger i veckan.

### Lansering av biobränslebiljetter

SAS lanserade två nya biljettyper som inkluderar biobränsle under året. Resenärer som köper Go Smart eller Plus Pro kan köpa biljetter med cirka 50 % biobränsle inkluderat för att minska koldioxidutsläppen från sin resa med SAS. Biljetterna finns på alla SAS inrikesflyg, samt flyg inom Skandinavien och Europa, och inkluderar den maximala tillåtna mängden biobränsle.

### Omdesignad prisbelönad app

SAS förbättrade sin app med fokus på att förbättra kundupplevelsen. Appen har utvecklats tillsammans med SAS kunder, och den omdesignade appen erbjuder nya funktioner som en förenklad bokningsprocess, reserekommendationer och uppdaterad information om flygningar i realtid. SAS har under året vunnit en Webby Award och en Red Dot Award för appen.

## ORGANISATION

### Verksamhet

Kort om SAS

SAS i siffror

> Viktiga händelser under året

Vd-ord

SAS FORWARD

### Anställningar och talent acquisition

SAS har implementerat en ny talent acquisition-funktion för att säkerställa rekrytering och kunskapsöverföring inför kommande pensioneringar, i syfte att säkra rätt kompetenser som kan leverera utifrån vår affärsplan i takt med att branschen återhämtar sig.

I linje med den pågående expansionen av trafiken förväntar sig SAS att återanställa ytterligare 280 piloter inför sommaren 2024.

### Värdeerbjudande som arbetsgivare

SAS har förberett lanseringen av sitt nya värdeerbjudande för medarbetarna *Together We Move Scandinavia*, som förväntas lanseras under första kvartalet 2023/2024. Syftet är att stärka SAS varumärke som arbetsgivare och att driva de beteendemässiga aspekterna av SAS transformationsresa genom ett program för att förändra företagskulturen.

### Nya chefs-utnämningar

Under året tillsatte SAS Jason Mahoney som Executive Vice President & Chief Operating Officer. SAS tillsatte också Paul Verhagen som Executive Vice President & Chief Commercial Officer samt Ginger Hughes som Chief Transformation Officer. Erik Westman, Executive Vice President & Chief Revenue Officer utsågs under året till permanent medlem av koncernledningen.

## SAMHÄLLSNYTTA

### Säkerställer kritisk infrastruktur

SAS fortsätter att vara Skandinavien ledande flygbolag och upprätthåller förbindelser i Skandinavien, speciellt på inrikesdestinationer och säkerställer viktig infrastruktur för resenärer och frakt.

### Räddningsflygningar

I samarbete med den norska försvarsmakten och Helsedirektoratet samt som en del av EU:s civilskyddsmekanism har SAS bidragit med flygplan för evakuering av över 2 000 krigsoffer från Ukraina sedan invasionen startade 2022. SAS har byggt om ett Boeing 737 för användning till medicinsk evakuering med flyg. Flygplanet transporterar krigsoffer till sjukhus runt om i Europa. De så kallade MEDEVAC-flygningarna görs i princip varje vecka.

### Medarbetarna på SAS sträcker ut en hjälpande hand – och flygplan

SAS Julflyg är en hjälpaktion som genomförs av SAS medarbetare under hela året, i samarbete med representanter från andra företag och organisationer. Under 2023 har hjälporganisationen bidragit med välbehövlig utrustning, mat och pengar till center i Riga och Tallinn. Stödet är riktat till barn och familjer som lever under ogynnsamma förhållanden samt till flyktingar från kriget i Ukraina. Initiativet till SAS Julflyg togs för cirka 40 år sedan och har räddat många liv och hjälpt tusentals barn och ungdomar under dessa år.

## HÅLLBARHET

### Koldioxidutsläpp

Under året ökade koldioxidutsläppen med 27 % jämfört med motsvarande period föregående år. Den främsta anledningen var SAS expansion med nya destinationer och linjer. Löpande leveranser av mer effektiva flygplan, med 15–30 % lägre bränsleförbrukning än de flygplan de ersätter hade en positiv effekt på koldioxidutsläppen.

### SAF (hållbara flygbränslen)

SAS förbrukade 6 049 ton hållbart flygbränsle under året, vilket är nästan en dubbling av volymen jämfört med föregående år (3 083). Det omfattar det biobränsle som såldes till kunderna, det svenska inblandningskravet, det svenska kravet på att minska utsläppen som infördes den 1 juli 2021 samt det franska kravet på att minska utsläppen som infördes den 1 januari 2022.

SAS har varit stolta deltagare i ett EU-finansierat forskningsprojekt på Köpenhamns flygplats för att undersöka påverkan från hållbart flygbränsle (SAF) på lokal luftkvalitet. Resultatet på luftkvaliteten vid SAS flygningar, där 35 % av bränslet består av hållbart flygbränsle, har uppmätts på daglig basis.

### Corporate Sustainability Program

DSV och Skellefteå kommun anslöt till SAS Corporate Sustainability Program. Skellefteå kommun blev den första svenska kommunen som anslöt sig till programmet och nu samarbetar med SAS för att köpa hållbart flygbränsle till alla sina affärsresor under 2023 och 2024. SAS tecknade också ett avtal med Sundsvalls kommun, som gör Sundsvall till den första kommunen i Sverige som enbart köper biobränslebiljetter till alla affärsresor för sina anställda.

### Ny teknik

SAS öppnade möjligheten för reservationer på sin första kommersiella flygning med elflygplan någonsin i Sverige, Norge och Danmark, som förväntas äga rum under 2028. Genom att börja använda och stödja innovativ och ny teknik i sektorn fortsätter SAS att visa vägen mot framtiden för hållbart flygresande.

### Bränsleeffektivitet

SAS fortsatte att arbeta tillsammans med Airbus kring utvecklingen av nästa generations flygplan med låga eller inga utsläpp.

### Koldioxidkompensation

I genomsnitt 38 % av SAS passagerarrelaterade koldioxidutsläpp kompensterades under året.



**Verksamhet**

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

&gt; Vd-ord

SAS FORWARD



Anko van der Werff  
VD & koncernchef

**VD-ORD**

*”Vi har säkrat finansiering för framtiden och SAS är i en bra position för att fortsätta ligga i framkant av flygindustrin under många år framöver”*

**Verksamhet**

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

&gt; Vd-ord

SAS FORWARD

Det har varit ett händelserikt år för SAS i många avseenden. Efterfrågan på resor fortsatte att öka under året i kölvattnet av lyfta reserestriktioner kopplade till pandemin. Hela branschen har haft fokus på en snabb uppskalning av verksamheten för att möta en stigande efterfrågan från passagerarna, en process som har haft sina utmaningar. Bristande flygledningskapacitet och strejker runtom i Europa orsakade stora problem under året för flygbolag, flygplatser och inte minst passagerare. Marknaden fortsatte också att påverkas negativt av effekterna från Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022, som har orsakat störningar i resmönstren inom Europa samt mellan Europa och Asien och Stillahavsområdet. Trots det kan jag, när jag sammanfattar året, glädja mig åt att SAS arbete för att skala upp verksamheten på många sätt har varit framgångsrikt, tack vare de fantastiska insatserna från våra medarbetare. Nästan 24 miljoner passagerare flög med oss under året, en ökning med 33 procent jämfört med föregående år.

Det har gjorts framsteg i vår strävan mot att vara en drivkraft inom hållbart flyg. Under året lanserade vi två biljettyper som gör det möjligt för resenärer som köper Go Smart eller Plus Pro att köpa biljetter med 50 procent hållbart flygbränsle, för att därigenom minska koldioxidutsläppen från sin resa med SAS. Det är ett viktigt steg mot att nå branschens mål om netto noll koldioxidutsläpp till 2050.

SAS nådde under året ett flertal milstolpar i vår SAS FORWARD-plan och vår chapter 11-process i USA. Vi nådde överenskommelser med leasegivare och med fackföreningar, och säkrade finansiering för framtiden genom att ingå ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet i vår kapitalanskaffningsprocess. Vi



har också lagt till många nya linjer och utvecklat våra erbjudanden. Jag är glad att kunna sammanfatta ett händelserikt år, som tack vare vårt hårda arbete gjort att SAS är i en bra position för att fortsätta ligga i framkant av flygindustrin under många år framöver.

**Hur skulle du sammanfatta 2023 för SAS?**

2023 var på många sätt ett år av återhämtning och konsolidering. Vi har under hela året haft fokus på att skala upp verksamheten för att möta en växande efterfrågan från passagerarna. Vi har lagt till nya linjer och destinationer för alla säsonger och preferenser genom att expandera och fördjupa vårt erbjudande till Asien, Medelhavet och Afrika. Vi lade till sammanlagt 30 nya linjer i årets sommarprogram, där kapaciteten till Medelhavet är högre än nivåerna före pandemin. SAS

invigde också flera nya interkontinentala direktlinjer. Vi återupptog trafiken till Tokyo under sommaren och SAS började flyga till Afrika igen för första gången på årtionden, med flygningar varje vecka till Agadir med start i november. En ny linje till Bangkok från Köpenhamn invigdes också i oktober. Bangkok-linjen trafikeras med Airbus A350-flygplan, som har en betydligt lägre bränsleförbrukning och upp till 30 procent lägre koldioxidutsläpp än tidigare jämförbara flygplan.

I juli reste 2,4 miljoner passagerare med SAS, det högsta antalet passagerare under en månad sedan före pandemin. Under räkenskapsåret reste 23,7 miljoner passagerare med SAS, vilket motsvarar en ökning om 33 procent jämfört med 2021/2022. Det är en tydlig bekräftelse på att passagerarna fortsätter

**Verksamhet**

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

&gt; Vd-ord

SAS FORWARD

att komma tillbaka till SAS och att vårt arbete med att skala upp verksamheten har varit framgångsrikt.

Den kanske mest omfattande utvecklingen under året har varit de betydande framstegen med vår chapter 11-process i USA och med att nå de övergripande målen för SAS FORWARD. SAS erhöll tidigt under räkenskapsåret godkännande från den amerikanska domstolen för de nya kollektivavtalen med de svenska piloternas fackförening liksom med våra norska fackföreningspartners.

I januari slutförde SAS förhandlingarna med lease-givarna inom ramen för chapter 11-processen och ingick överenskommelser med 15 leasegivare som står för sammanlagt 59 flygplan. Genom de ändrade leasingavtalen förväntar vi oss att nå de uppsatta målen för kostnadsbesparingar om minst 1,0 miljard SEK i minskade i minskade utgifter för flygplansleasing och årliga kassaflödespåverkande poster relaterade till flygplansfinansiering. Det utgör ett viktigt steg mot att uppnå 7,5 miljarder SEK i årliga kostnadsbesparingar fram till räkenskapsåret 2025/2026 i linje med SAS FORWARD.

Slutligen avslutade vi med framgång vår kapitalanskaffningsprocess för exitfinansiering och säkrade därmed finansiering för framtiden. Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest utsågs tillsammans med danska staten som det vinnande budkonsortiet i SAS kapitalanskaffningsprocess för exitfinansiering. Vi ingick ett investeringsavtal med budkonsortiet kort efter räkenskapsårets utgång. Avtalet innefattar en sammanlagd investering i det rekonstruerade SAS motsvarande cirka 13,2 miljarder SEK, inklusive cirka 5,2 miljarder SEK i nya onoterade aktier och cirka 8 miljarder SEK i säkerställda konvertibla skuldebrev.

Som en del av transaktionen har vi också tryggt ny debitor-in-possession ("DIP")-finansiering om 5,5 miljarder SEK med Castlelake. Medlen från den nya DIP-finansieringen används bland annat för att refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån, öka likviditeten och stödja SAS väg till en exit från sin frivilliga rekonstruktionsprocess. Att säkra finansiering för framtiden är en verklig milstolpe i vår SAS FORWARD-plan och det bekräftar att våra nya investerare tror på SAS och vår potential att fortsätta ligga i framkant av flygindustrin under många år framöver.

2023 var också ett år av utmärkelser, där SAS vann priser inom ett antal olika områden. SAS blev återigen framröstat som Sveriges mest hållbara flygbolag, enligt den omfattande varumärkesundersökningen Sustainable Brand Index. Utmärkelsen är ett bevis på att vi är på rätt väg och SAS kommer att fortsätta investera i moderna bränsleeffektiva flygplan, hållbart flygbränsle, ny teknik samt hållbara produkter och tjänster. I april vann vår omgjorda app med sina många nya funktioner en prestigefylld Webby Award, en ledande internationell utmärkelse som främjar exceptionella insatser på internet. Under hösten fick vi också en Red Dot Award för den omgjorda mobilappen. Det är en av de mest prestigefyllda och internationellt erkända designtävlingarna. I september hade SAS glädjen att få ett femstjärnigt betyg i den prestigefyllda globala APEX-kundrankingen vid 2023 års APEX Awards. Rankningen baseras på neutral, tredjeparts återkoppling från passagerarna och underlaget hämtas in genom APEX:s partnerskap med världens högst rankade researrangörs-app. De här utmärkelserna är ett bevis på SAS-teamets outtröttliga engagemang i att säkerställa allt från säkra resor med den högsta servicestandard till teamets fortlöpande strävan efter att



skapa innovativa lösningar som ger våra kunder upplevelser utöver det vanliga.

### **Vilka framsteg görs med arbetet för ett hållbart flygresande?**

Vi har under året fortsatt att göra framsteg mot vårt mål att minska koldioxidutsläppen inom flyget. Det enda sättet att förverkliga denna ambitiösa plan är genom samarbete. Genom att göra våra kunder

## Verksamhet

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

> Vd-ord

SAS FORWARD

delaktiga och arbeta ihop kan vi minska koldioxidutsläppen och möjliggöra en mer storskalig produktion av hållbara flygbränslen.

Vi deltog i en storskalig, internationell studie på Köpenhamns flygplats för att undersöka påverkan från hållbart flygbränsle (SAF) på lokal luftkvalitet. Upptäckterna från detta unika experiment på Köpenhamns flygplats visar att användningen av hållbara flygbränslen inte bara minskar koldioxidutsläppen utan också förbättrar den lokala luftkvaliteten. Det är ett lysande exempel på hur kollektiva insatser kan möjliggöra fler hållbara lösningar för flygbranschen.

Under året hade vi nöjet att hälsa det danska bolaget DSV och Skellefteå kommun i Sverige välkomna till SAS Corporate Sustainability Program. Därmed blev Skellefteå den första kommunen i Sverige som anslöt sig till programmet, medan Sundsvalls kommun blev den första kommunen som tecknade ett avtal där de förbinder sig att enbart köpa biobränslebiljetter till alla affärsresor för sina anställda. Vi hoppas att våra nya samarbeten ska inspirera andra företag och kommuner att minska sina utsläpp från flygresande och samtidigt bidra till att driva övergången till ett hållbart flygresande.

Under sommaren bjöd vi också in resenärer att vara med och skriva nästa kapitel i flygets historia genom att öppna bokningen för 30 säten på vår första kommersiella flygning med elflygplan någonsin i Sverige, Norge och Danmark.

Slutligen skulle jag vilja lyfta lanseringen av programmet EuroBonus Conscious Traveler i januari. Men det nya programmet kan EuroBonus-medlemmar göra medvetna val när de reser med SAS och samtidigt



belönas för det. I hjärtat av Conscious Traveler finns ett enda mål: att göra kunderna delaktiga i resan mot nettonollutsläpp. Lanseringen av EuroBonus Conscious Traveler är ett bidrag till branschens mål om netto noll koldioxidutsläpp till 2050 – kanske vår viktigaste resa hittills. Vi ser fram emot att följa programmets effekter under året.

### Vad ser du när du blickar framåt?

Vårt arbete med att slutföra chapter 11-processen i USA och med att nå målen i SAS FORWARD-planen fortsätter med full fart. Vi har säkrat finansiering för framtiden och det är en viktig milstolpe. Som en del i transaktionen är avsikten att SAS på sikt ska lämna Star Alliance och gå med i SkyTeam Alliance, där Air France-KLM är en av grundarna. Den här förändringen ligger framför oss och är något vi ser fram emot eftersom SAS medlemskap i SkyTeam Alliance kommer att göra det möjligt för oss att förbättra våra erbjudanden ytterligare, till glädje för våra kollegor, kunder och marknader.

SAS har som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024. Chapter 11-planens ikraftträdande kommer fortsatt att vara beroende av uppfyllandet av olika villkor, inklusive olika myndighetsgodkännanden samt genomförandet av en svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Som ett resultat av denna process förväntar sig SAS att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB efter chapter 11-processen är slutförd. Samtliga av SAS AB:s stataktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas vidare bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med chapter 11-processens slutförande. SAS förväntar sig för närvarande att slutföra chapter 11-processen omkring halvårsskiftet 2024.

Även om arbetet är långt ifrån klart är jag nöjd med de betydande framstegen vi gör för att bli ett konkurrenskraftigt och ekonomiskt starkt bolag.

Jag vill tacka våra nya investerare och intressenter för deras stöd och för att de gör det möjligt för oss att fortsätta vår resa framåt. Sist men inte minst vill jag tacka alla kollegor på SAS för deras hårda arbete med SAS FORWARD under året, och för allt de gör för att säkerställa att vi varje dag tar hand om våra kunder på bästa sätt.

Tack, och vi ser fram emot att hälsa er välkomna ombord snart igen!

Anko van der Werff, vd & koncernchef

## Verksamhet

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

&gt; SAS FORWARD

# SAS FORWARD – EN PLAN FÖR ATT SÄKERSTÄLLA FRAMGÅNGAR PÅ LÅNG SIKT

SAS omfattande transformationsplan SAS FORWARD syftar till att omvandla verksamheten, inklusive bolagets nätverk, flotta, kollektivavtal och andra kostnadsstrukturer. Planen består av två huvudsakliga delar: En ny affärsplan och en rekonstruktionsplan.

## Ny affärsplan

Den nya affärsplanen innefattar:

- **Minskade årliga kostnader om 7,5 miljarder SEK** – En viktig utmaning för SAS konkurrenskraft är dess kostnadsstruktur. SAS FORWARD har som målsättning att åstadkomma kostnadsänkningar om totalt 7,5 miljarder SEK i besparingar mellan 2018/2019 och 2025/2026.
- **Utveckling av flottan, nätverket och produktbudet** – SAS utvecklar sin flotta, sitt nätverk och sitt produktutbud för att öka utnyttjandet, stärka förbindelserna och skapa en lönsam trafik tillväxt.
- **Digital omvandling** – SAS kommer att genomgå en större digital omvandling som ska ge en ännu bättre kundupplevelse och samtidigt ge ekonomiska fördelar.
- **Positionera SAS som drivkraften inom hållbart flyg och i övergången mot nettonollutsläpp** – SAS ska investera i moderna bränslesnåla flygplan, hållbart flygbränsle, ny teknik samt hållbara produkter och tjänster. SAS ska också skapa incitament för

förändringar i kundernas beteende genom sina erbjudanden.

- **Stärka den operativa plattformen** – SAS ska öka flexibiliteten, effektiviteten och underlätta anpassning till en förändrad marknadsefterfrågan och konkurrens.
- **Stärka SAS balansräkning genom att minska skuldsättningen och anskaffa nytt kapital** – se "Rekonstruktionsplanen" nedan.

## Rekonstruktionsplanen

Rekonstruktionskomponenten i SAS FORWARD-planen omfattar att ta in minst 9,5 miljarder SEK i nytt eget kapital samt att minska eller konvertera mer än 20 miljarder SEK i skulder till eget kapital (varav huvuddelen är skulder i balansräkningen), inklusive statliga hybridobligationer, kommersiella hybridobligationer, schweiziska obligationer, statliga lån, leasingskulder för flygplan samt åtaganden enligt underhållskontrakt och övriga kontrakt.



## Chapter 11

För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD-planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda ett chapter 11-förfarande i USA den 5 juli 2022. Chapter 11 är en rättsprocess för finansiell rekonstruktion som genomförs under tillsyn av amerikansk federal domstol. Den har tidigare använts av en rad olika internationella flygbolag för rekonstruktion. SAS mål med processen är att nå överenskommelser med viktiga intressenter, rekonstruera våra skulder, omförhandla våra flygplansavtal och få ett betydande kapitaltillskott. SAS verksamhet och schemalagda flygavgångar påverkas inte av chapter 11-ansökan och vi fortsätter att tillhandahålla den service som kunderna är vana vid.

**Verksamhet**

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser  
under året

Vd-ord

&gt; SAS FORWARD

**Framsteg för SAS FORWARD**

SAS gjorde betydande framsteg med sin chapter 11-process och med SAS FORWARD-planen under året. SAS avslutade förhandlingarna med sina lease-givare av flygplan och har ingått avtal med sammanlagt 15 leasegivare avseende 59 flygplan, inklusive sju wide body- och 52 narrow body-flygplan. Genom de ändrade leasingavtalen förväntar sig SAS att nå de uppsatta målen för kostnadsbesparingar om minst 1,0 miljard SEK i minskade utgifter för flygplansleasing och årliga kassaflödespåverkande poster relaterade till flygplansfinansiering, som en del av SAS FORWARD-planen. SAS nådde också en överenskommelse om en flerårig förlängning av en viktig leverantör av reseteknik, Amadeus. Avtalet med Amadeus kommer att ge effektivitet inom Distribution & IT, i linje med målen i SAS FORWARD-planen och kommer samtidigt att säkerställa att SAS ligger i framkant inom den tekniska utvecklingen.

Som en del av chapter 11-processen i USA genomförde SAS en konkurrensutsatt kapitalanskaffningsprocess, med målet att säkra de bästa tillgängliga villkoren för bolagets exitfinansiering. Den 3 oktober 2023 meddelade SAS att bolaget hade valt Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med danska staten, som det vinnande budkonsortiet i anskaffningsprocessen för exitfinansiering. Kort efter räkenskapsårets slut ingick SAS ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet. Den överenskomna transaktionsstrukturen innefattar en sammanlagd investering i det rekonstruerade SAS motsvarande cirka 13,2 miljarder SEK, vilket inkluderar cirka 5,225 miljarder SEK i nya onoterade aktier och cirka 7,975 miljarder SEK i säkerställda konvertibla skuldebrev, samt cirka 5,5 miljarder SEK i refinansiering från Castlelake av SAS befintliga Debtor-in-Possession-lån (DiP). Som en del i transaktionen är avsikten att SAS på sikt ska lämna Star Alliance och gå med i SkyTeam Alliance, vilken Air France-KLM är en av grundarna av. Transaktionen måste godkännas som en del av SAS chapter 11-plan.

SAS målsättning är i nuläget att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024, för att därefter erhålla regulatoriska godkännanden och ett förväntat genomförande av en svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Som ett resultat av denna process förväntar sig SAS att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB efter chapter 11-processen är slutförd. Samtliga av SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas vidare bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med chapter 11-processens slutförande. SAS förväntar sig att verksamheten inte kommer att påverkas av sådana juridiska förfaranden samt att bolaget kommer att fortsätta tillhandahålla sina tjänster för kunderna som vanligt. SAS förväntar sig för närvarande att slutföra chapter 11-processen omkring halvårsskiftet 2024.



# *Marknad och strategi*

## Marknad och strategi

> Flygbranschens  
förutsättningar

## Strategi

# FLYGBRANSCHENS FÖRUTSÄTT- NINGAR

De senaste tre åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Den efterföljande ökningen av efterfrågan på resor har haft stor påverkan på branschen som har haft svårigheter att återställa tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Geopolitiska spänningar tillsammans med Rysslands pågående krig mot Ukraina har också påverkat flygbranschen och har bland annat påverkat återhämtningen i trafiken till och från Asien.

## Lägesrapport för flygbranschen

En fortsatt upptrappning för att möta efterfrågan från passagerarna efter covid-19-pandemin dominerade flygbranschen under året. Vi ser en betydande effekt när efterfrågan på resor ökat markant och branschen har haft svårigheter att återställa tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Bristande flygledningskapacitet och strejker runtom i Europa orsakade också stora problem för flygbolag, flygplatser och inte minst passagerare.

Marknaden fortsatte att påverkas av effekterna från Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022, som har orsakat störningar i resmönstren inom Europa samt mellan Europa och Asien och Stillahavsområdet, tillsammans med andra konsekvenser såsom ett ökat inflationstryck, vilket påverkar stora världsekonomier. Efterfrågan från passagerare var god och ökade, trots den ekonomiska osäkerheten i samhället i stort under året.

## Konkurrens på marknaden

Den skandinaviska marknaden för flygresor kan delas in i tre kundsegment:

1. kunder som i första hand fokuserar på priset på erbjudandet,
2. kunder som vill ha ett högkvalitativt erbjudande men som är priskänsliga och
3. kunder som är känsligare för kvalitet än pris.

Utifrån denna uppdelning har SAS historiskt främst verkat i det tredje segmentet, premiumsegmentet. De senaste åren har premiumsegmentets andel av den totala marknaden minskat och SAS bedömer att denna trend kommer att fortsätta under de kommande åren. Däremot har de andra två segmenten uppvisat en mer positiv utveckling, drivet av att flera lågprisbolag har expanderat på den skandinaviska marknaden. Denna utveckling började före covid-19-pandemin och förväntas fortsätta, och det innebär att konkurrensen har ökat på den skandinaviska marknaden. Följaktligen behöver SAS minska sin enhetskostnad per offererad säteskilometer, justerat för förändringar i bränslepriset, för att vara konkurrenskraftigt.





# STRATEGIN KOMMER ATT UTVECKLAS GENOM SAS TRANSFORMATIONSPLAN

## Marknad och strategi

Flygbranschens  
förutsättningar

### > Strategi

SAS strävar efter att vara det föredragna flygbolaget för alla skandinaviska resenärer, med det starkaste nätverket både inom Skandinavien och från Skandinavien till resten av världen. Tack vare sin relativt höga BNP per capita och en resebenägen befolkning har Skandinavien länge varit en av de mest stabila och attraktiva marknaderna för flygresor i Europa. SAS är en ledare på den här marknaden, med en hög varumärkeslojalitet och stark kapacitet. Genom en förbättrad kostnadsstruktur och en mer flexibel flygplansflotta har bolaget möjlighet att behålla sin marknadsposition och samtidigt driva tillväxt och lönsamhet.

SAS strategi är att möta behoven på den skandinaviska affärs- och fritidsmarknaden med en kombination av effektiv service, konkurrenskraftiga erbjudanden samt genom att vara en drivkraft inom hållbart flyg. SAS har som mål att stärka sin marknadsposition inom segmentet för kunder som önskar ett högkvalitativt erbjudande med en konkurrenskraftig värdeproposition, samtidigt som man behåller sin ledande position inom premiumsegmentet. Ett omstrukturerat nätverk förväntas leda till lönsamma ökningar av kapaciteten över tid.



Säkra konkurrenskraftiga  
kostnader



Vara Skandinaviens  
främsta flygbolag



Investera i  
hållbarhet



# *Finansiella instrument*

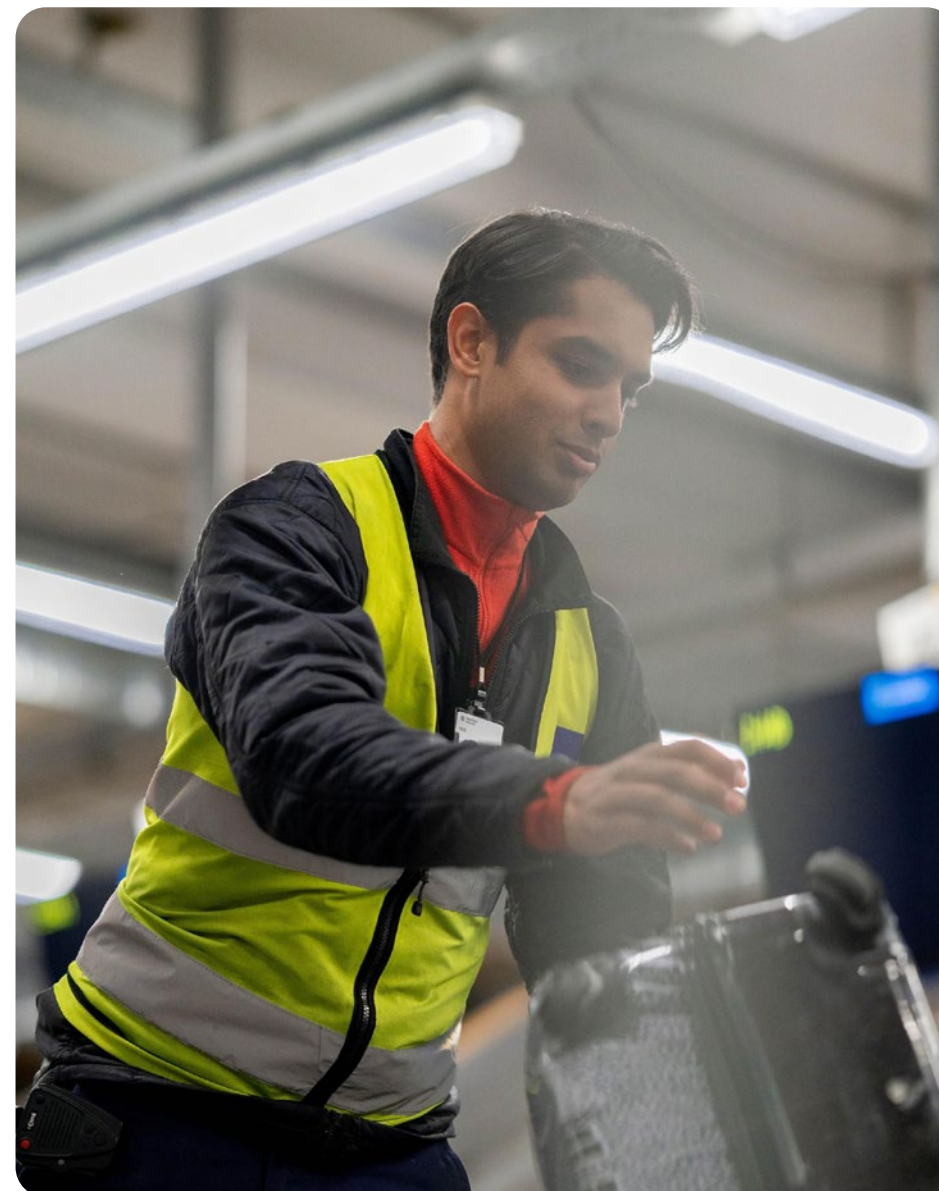
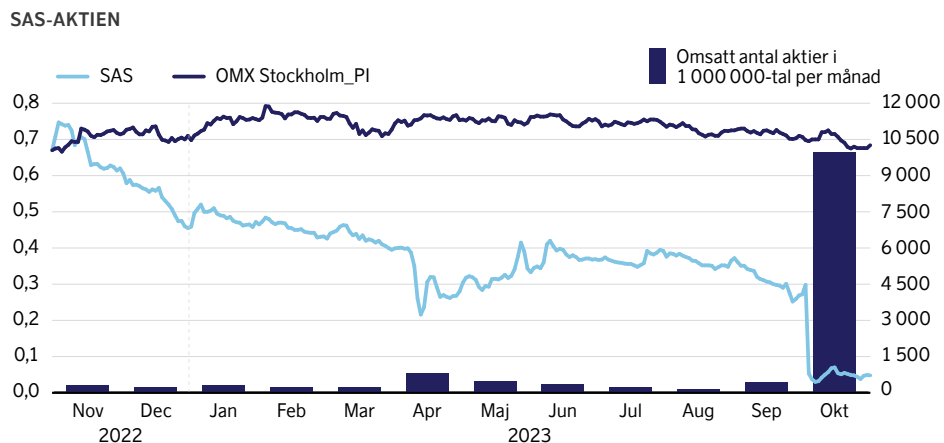
- Finansiella instrument  
> Finansiella instrument  
och kapitalmarknaden

## FINANSIELLA INSTRUMENT OCH KAPITALMARKNADEN

SAS strävar efter att förse kapitalmarknaderna med transparent och relevant information för att säkerställa att handeln med våra finansiella instrument kan bedrivas på ett effektivt sätt. Bland dessa finns stamaktien som är noterad på Nasdaq Stockholm, small cap, med sekundärnoteringar i Köpenhamn och Oslo.

### Aktiens utveckling 2022/2023

Totalt minskade aktiekursen under räkenskapsåret med 93,2 % till 0,048 SEK. Stockholmsbörsens index OMXS30 ökade under motsvarande period med 5,10 %.

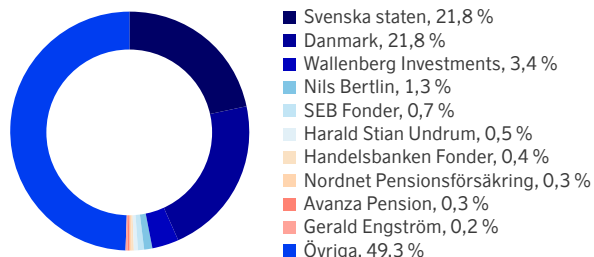
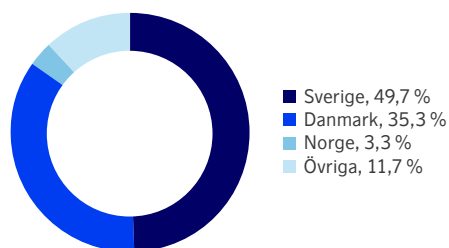
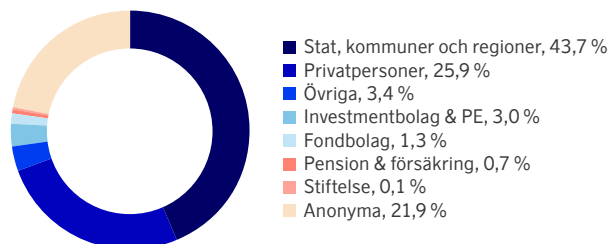


**Finansiella instrument**

&gt; Finansiella instrument och kapitalmarknaden

**Ägarspridning och förändring**

SAS hade 218 817 stamaktieägare per den 31 oktober 2023. Ägarandelen i listade skandinaviska länder uppgick till cirka 88,2 % av utestående aktier, fördelat på 49,68 % i Sverige, 35,27 % i Danmark och 3,25 % i Norge. Av den återstående ägarandelen utanför Skandinavien var de två största andelarna 0,30 % registrerad i Finland, följt av 0,13 % i Kina.

**TIO STÖRSTA AKTIEÄGARN, 31 OKTOBER 2023**

**LANDSFÖRDELNING AV RÖSTANDEL I SAS, 31 OKTOBER 2023**

**FÖRDELNING AV SAS ÄGARKAPITAL, RÖSTER, 31 OKTOBER 2023**

**FÖRDELNING AV STAMAKTIER**

Ägarspridning per innehav	Antal aktier	% av aktiekapital	Antal röster	Antal ägare	% av alla aktieägare
1-1 000	35 223 260	0,5 %	0,5 %	104 375	47,7 %
1 001-10 000	325 960 708	4,5 %	4,5 %	79 213	36,2 %
10 001-100 000	943 258 700	13,0 %	13,0 %	30 850	14,1 %
100 001-1 000 000	964 557 406	13,3 %	13,3 %	4 150	1,9 %
1 000 001-	4 206 074 127	57,9 %	57,9 %	230	0,1 %
Anonym ägarandel	790 965 091	10,9 %	10,9 %	N/A	N/A
<b>Summa</b>	<b>7 266 039 292</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>		

**FÖRÄNDRING AV AKTIEKAPITAL<sup>1</sup>**

	Händelse	Antal nya aktier	Totalt antal aktier	Nom. värde/aktie SEK	Nominellt aktiekapital
Maj-01	Bolagsregistrering	50 000	50 000	10	500 000
Jul-01	Apportemission	155 272 395	155 322 395	10	1 553 223 950
Aug-01	Apportemission	6 494 001	161 816 396	10	1 618 163 960
Maj-02 <sup>2</sup>	Nyemission, stamaktier	2 683 604	164 500 000	10	1 645 000 000
Apr-09	Nyemission, stamaktier	2 303 000 000	2 467 500 000	2,5	6 168 750 000
Apr-10	Nyemission, stamaktier	7 402 500 000	9 870 000 000	0,67	6 612 900 000
Jun-10	Sammanläggning, stamaktier	-	329 000 000	20,1	6 612 900 000
Feb-14	Nyemission, preferensaktier	7 000 000	336 000 000	20,1	6 753 600 000
Jan-16	Konvertering av konvertibellån	1 082 551	337 082 551	20,1	6 775 359 275
Nov-17	Nyemission, stamaktier	52 500 000	389 582 551	20,1	7 830 609 275
Feb-18	Inlösen, preferensaktier	-4 898 448	384 684 103	20,1	7 732 150 470
Nov-18	Inlösen, preferensaktier	-2 101 552	382 582 551	20,1	7 689 909 275
September-november 2020	Minskning av aktiekapital			-19,35	-7 402 972 362
Rekapitalisering	Fondemission				+3 200 000 000
	Konvertering obligationslån	+547 413 777		0,75	+410 560 333
	Konvertering av hybridobligation	+1 163 793 087		0,75	+872 844 815
	Riktad emission	+1 729 170 833		0,75	+1 296 878 125
	Företrädesemission	+3 437 102 162		0,75	+2 577 826 622
	Aktier registrerade i november	+5 976 882		0,75	+4 482 662
	<b>Summa</b>		<b>7 266 039 292</b>	<b>1,19</b>	<b>8 649 529 469</b>

<sup>1</sup> Innan SAS AB bildades i maj 2001 var SAS noterat genom SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA och SAS Sverige AB.  
<sup>2</sup> Teknisk förändring i samband med omläggning till en gemensam aktie.



*Hållbarhet*

# HÅLLBARHET

## Hållbarhet

### > Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

SAS primära strategiska fokus är att uppnå en hållbar och lönsam verksamhet. Att underlätta övergången till ett mer hållbart flygresande förblir en existentiell fråga. Vårt mål är att ta täten och inspirera på resan mot ett koldioxid-neutralt samhälle.

Leveransen av åtta nya flygplan med 15–30 % lägre bränsleförbrukning utgör en milstolpe på SAS resa mot lägre koldioxidutsläpp. Vid årets slut inkluderade vår flygflotta totalt 61 A320neo-flygplan. SAS är en av de ledande aktörerna inom nästa generations flygteknik i Europa och opererar 51% av dessa avancerade och bränsleeffektiva flygplan. Dessutom väntar vi på leverans av ytterligare 18 beställda A320neo.

Under 2022/2023 tog SAS emot åtta A320neo, samt fasade ut och avvisade tolv flygplan, varav två Airbus 350, en A320neo, fem Boeing 737 och fyra Airbus 321.

SAS Links roll är avgörande för att få rätt storlek på vår flotta. Under 2022/2023 introducerade vi fem E195-flygplan på rutten med lägre efterfrågan från passagerarna.

I över tre årtionden har SAS arbetat hårt för att minska miljöpåverkan från vår verksamhet. Sedan 1996 har våra framsteg redovisats på ett transparent sätt i externt verifierade rapporter. Trots utmaningar på utbudssidan har vi nästan lyckats fördubbla vår användning av

SAF (hållbart flygbränsle) under året, främst med hjälp av inblandningskravet (reduktionsplikten) i Norge och Sverige, och med stöd från våra kunder som är målmedvetna och köper hållbart flygbränsle för att flyga fossilfritt.

### Omfattning

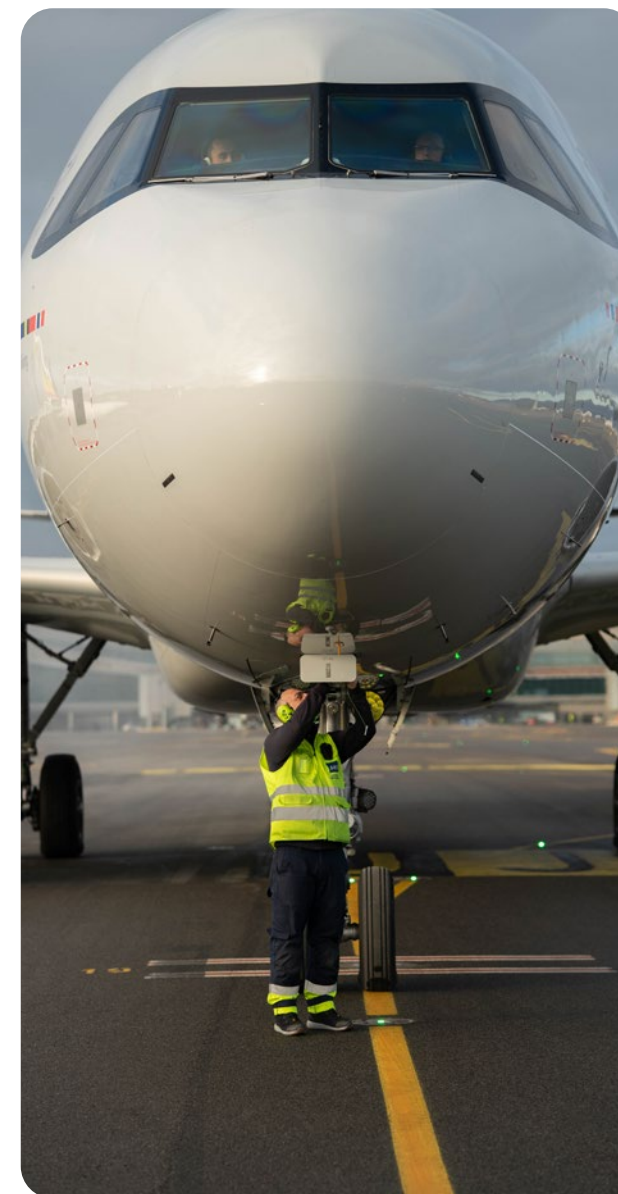
SAS engagerar sig för en hållbar utveckling och har en helhetssyn som omfattar miljömässigt, socialt och finansiellt ansvar. Våra miljöinitiativ drivs av övertygelsen att hållbara metoder är avgörande för en bättre morgondag. Vi är medvetna om att samarbete och innovation utgör kärnan för att uppnå de förändringar som är nödvändiga för en hållbar framtid.

### Miljöansvar

På SAS är vi medvetna om vårt ansvar för att minimera miljöpåverkan. Vi har fokus på att minska vår påverkan på miljön och klimatet genom olika initiativ. De främsta områdena för miljöfrågor innefattar flygplanens bränsleeffektivitet, resursutnyttjande och minskat avfall. Vår målsättning är att minska koldioxidutsläppen, optimera resursanvändningen och främja bevarandet av den biologiska mångfalden.

### Socialt ansvar

Vårt åtagande inom hållbarhet sträcker sig till våra kunder, medarbetare och samhället i stort. Vi strävar efter att säkerställa våra kunders välbefinnande och försäkra oss om att kunderna är nöjda, erbjuda våra medarbetare en säker och inkluderande arbetsmiljö samt tar del i samhället för att hantera sociala frågor. Vårt fokus på socialt ansvar grundar sig på att främja positiva relationer med intressenter, att lyfta fram medarbetarnas hälsa och säkerhet samt att bidra till välbefinnandet i samhället.



**Hållbarhet**

> **Hållbarhet**

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Ekonomiskt ansvar**

Hållbarhet utifrån SAS perspektiv omfattar inte bara miljöansvar och socialt ansvar, utan även ekonomiskt ansvar. Vi är medvetna om att vi genom att använda resurserna på ett effektivare sätt, minska riskerna och optimera verksamheten kan höja vårt värde och förbättra konkurrenskraften. Som ett exempel ger mer bränsleeffektiva flygplan och optimering av passagerar- och fraktkapacitet inte bara lägre bränsleförbrukning utan även sänkta kostnader. Att minska sjukfrånvaron och öka välbefinnandet har också starka ekonomiska incitament.

**Avgränsningar**

SAS arbetar för att uppnå hållbarhet genom en heltäckande metod som är inbäddad i vår kärnverksamhet. Vårt hållbarhetsarbete spänner över alla aspekter av verksamheten, inklusive våra flygningar, markservice och koncernfunktioner. Vi förstår att övergången till ett mer hållbart flygresande är en grundläggande utmaning för SAS, och vårt arbete är inriktat mot kontinuerliga förbättringar inom alla relevanta hållbarhetsområden.

Vårt hållbarhetsarbete omfattar hela SAS verksamhet och täcker bland annat in flygtjänster, markservice och koncernfunktioner. Vi arbetar aktivt med interna och externa intressenter för att definiera och prioritera vårt hållbarhetsarbete.

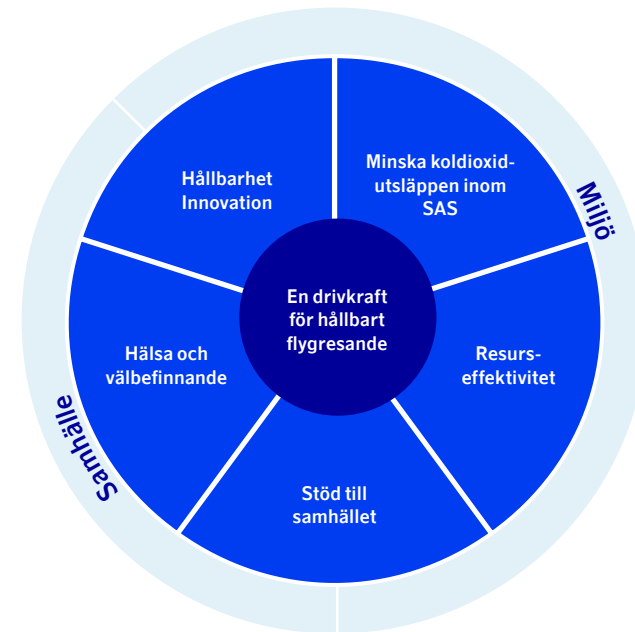
**SAS hållbarhetsstrategi**

Med vårt starka engagemang, våra dokumenterade aktiviteter och resultat arbetar vi aktivt för att minska vår miljöpåverkan. Vårt åtagande sträcker

sig till välbefinnandet för våra kunder, medarbetare och samhället. På det sättet minskar vi inte bara de hållbarhetsrelaterade riskerna utan tar också tillvara på potentiella möjligheter, undviker onödiga kostnader och uppnår ett starkt ekonomiskt resultat på en konkurrensutsatt marknad.

Övergången till ett mer hållbart flygresande är en fråga om överlevnad för SAS och vi anser att hållbar utveckling handlar om kontinuerliga förbättringar inom alla relevanta hållbarhetsområden. Vi har en väldefinierad

process för löpande översyn av relevanta hållbarhetsfrågor. I processen ingår samarbete med interna och externa intressenter och den bygger på internationella riktlinjer såsom GRI, FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, globala trender, media, dialog med intressenter samt våra egna bedömningar av risker och möjligheter.



**STYRNING**

Vårt fokus är de fem områden inom hållbarhet där SAS gör framsteg. Men det speglar också syftet med flyget – att stötta samhället.

- Hållbarhet
- > Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## SAMARBETEN MED INTRESSENTER

SAS har en lång tradition av ett välutvecklat och givande samarbete med en rad intressenter och är engagerade i samhällsfrågor.

SAS intressenter utgörs av ett brett spektrum av personer och organisationer som vi engagerar oss i, samarbetar med och delar intressen med. Det hjälper till att lägga grunden för de förutsättningar som stödjer SAS konkurrenskraft och operativa ramverk.

SAS samarbetar aktivt med kunder, myndigheter, leverantörer, flygplatser och andra intressenter för att driva hållbarhet och innovationer. Vi för en dialog med medarbetare, partner, experter, icke-statliga organisationer och forskare som delar vårt engagemang i lärande, att driva positiva förändringar och stödjer våra hållbarhetsinitiativ.



Intressenternas prioriteringar ändras ständigt och vi fortsätter att utvecklas för att uppfylla förväntningarna. Att genomföra en noggrann väsentlighetsanalys hjälper oss att identifiera och prioritera de frågor som är viktigast för vår verksamhet och våra intressenter.



- Hållbarhet
- > Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## VÄSENTLIGHETSANALYS

Väsentlighetsanalysen syftar till att engagera intressenter för att identifiera vår viktigaste påverkan på ekonomi, miljö och människor för att ta reda på hur viktiga specifika miljö-, sociala och styrningsfrågor (ESG) är för dem.

### Identifiering av väsentliga aspekter

För att säkerställa SAS prioriterade väsentlighetsfrågor genomfördes en analys under 2021/2022. Analysen gjordes av en oberoende tredje part för att säkerställa fullständig sekretess och opartiskhet. I processen intervjuades 11 externa intressenter (kunder, leverantörer, icke-statliga organisationer och flygplatser) och 19 interna intressenter (styrelseledamöter, ledning, affärsenhetschefer och dotterföretag). Det genomfördes också en undersökning bland medarbetarna.

### Prioritering av väsentliga aspekter

Resultaten har sammanställts och bearbetats av SAS ledning och SAS nyckelmedarbetare. Styrelsen har därefter bekräftat prioriteringsordningen av de väsentliga frågorna, som har inkluderats i strategi, riskhantering och relaterade affärsprocesser.

#### De mest väsentliga frågorna att inkludera i strategi, riskhantering och relaterade affärsprocesser

##### MILJÖ

- Minska klimatpåverkan
- Utveckling av flottan
- Hållbart flygbränsle
- Effektiv flygverksamhet
- Avfallshantering

##### SOCIALT ANSVAR

- Ansvarsfull arbetsgivare
- Medarbetarnas hälsa och säkerhet
- Mångfald och jämställdhet
- Relationen arbetsgivare-arbetstagare
- Olycks- och säkerhetshantering

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Finansiellt resultat
- Konkurrenskraft på marknaden
- Innovation och digitalisering
- Affärsetik

#### Väsentliga frågor att inkludera i rapporteringen

##### MILJÖ

- Förebygga föroreningar
- Anpassning till klimatförändringar
- Buller

##### SOCIALT ANSVAR

- Ansvarsfull leverantörskedja
- Mänskliga rättigheter
- Samhällsengagemang

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Intressentdialog

#### Väsentliga aspekter att följa upp i fråga om utveckling

##### MILJÖ

- Biologisk mångfald
- Vattenhantering

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Lojalitetsprogram

Väsentlighetslista med prioriterade hållbarhetsfrågor som identifierats av bolaget, i dialog med intressenterna

## Hållbarhet

## &gt; Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## VÅRA MEST VÄSENTLIGA FRÅGOR

### Minska klimatpåverkan

Med utgångspunkt i väsentlighetsanalysen som genomfördes under 2021/2022 är vår viktigaste miljöfråga, utöver olycks- och säkerhetshantering, att minska vår klimatpåverkan. Utsläpp från flygverksamheten (Scope 1) svarar för drygt 99 % av våra utsläpp av växthusgaser inom Scope 1 och 2.

För att minska vår klimatpåverkan ska vi:

- Fortsätta modernisera vår flotta
- Öka volymerna av SAF (hållbart flygbränsle)
- Förbättra bränsleeffektiviteten
- Minska vikten ombord
- Arbeta ihop med flygledningen
- Hitta disruptiv teknik som används eller kommer att användas för att minska koldioxidutsläppen inom flyget.

### Intressentdialog

Vi arbetar för att kommunicera aktivt om hållbarhetsfrågor på ett öppet sätt med våra intressenter, till exempel genom publiceringen av vår års- och hållbarhetsredovisning. Kundnöjdhet avseende resenärer, fraktkunder med flera, mäts och följs upp löpande, vilket är av stor betydelse både för SAS och bolagets intressenter.

### Ansvarsfull arbetsgivare

SAS prioriterar aktivt medarbetarnas välbefinnande, vilket omfattar fysisk och psykisk hälsa, arbetsvillkor,

identifiering av faror, processer för övervakning, revision och incidentrapportering samt företagshälsovård. Vi arbetar för att främja en säker och sund arbetsmiljö.

Att vara en ansvarsfull arbetsgivare innefattar både att attrahera och behålla medarbetare samt att säkerställa hälsa och välbefinnande bland våra medarbetare. Detta omfattar aspekter som att främja en positiv affärskultur och ett starkt ledarskap, erbjuda utbildning och program för personalutveckling, genomföra utvecklingssamtal för medarbetarna samt undersökningar av medarbetarengagemanget.

### Relationen arbetsgivare-arbetstagare

SAS upprätthåller konstruktiva och samarbetsinriktade arbetsrelationer som prioriterar välbefinnandet i vår personalstyrka och säkerställer att alla behandlas rättvist. Vi arbetar för att främja en positiv arbetsmiljö som gynnar alla parter. Vår metod är att ha ett respektfullt engagemang och en öppen dialog samt att vara medvetna om betydelsen av en harmonisk och produktiv relation med våra medarbetare.

### Mångfald och jämställdhet

SAS förespråkar och arbetar för en ökad mångfald, vilket omfattar såväl mångfald i styrande organ som bland medarbetarna. Det omfattar mångfald inom områden som representation i styrande organ, förhållandet mellan grundlön och lika möjligheter oavsett kön, nationalitet och religion.

### Finansiellt resultat

Det krävs ett finansiellt resultat såväl ur ett kortsiktigt som långsiktigt perspektiv i enlighet med den fastställda strategin i SAS FORWARD för att säkra en stabil och konkurrenskraftig marknadsposition.

Miljö	Socialt ansvar	Styrning och ekonomi
Minska klimatpåverkan	Ansvarsfull arbetsgivare	Finansiellt resultat
- Utveckling av flottan	- Medarbetarnas hälsa och säkerhet	- Konkurrenskraft på marknaden
- Hållbart flygbränsle	- Mångfald och jämställdhet	Innovation och digitalisering
- Effektiv flygverksamhet	Hantering av relationen arbetsgivare-arbetstagare	Affärsetik och anti-korruption
Avfallshantering	Olycks- och säkerhetshantering	

### Innovation och digitalisering

Innovation och digitalisering har ökat i betydelse. Det omfattar att bygga upp partnerskap för nya disruptiva flygplan, motorer och hållbart flygbränsle, samt genom att utveckla och införa smarta verktyg som hjälper piloterna att flyga bränsleeffektivt, datahantering och IT-säkerhet.

### Affärsetik och anti-korruption

SAS arbetar på ett strukturerat sätt för att upprätthålla ett etiskt uppförande, både internt och externt. Detta omfattar utbildning i uppförandekoden och utvärdering av verksamheten gällande korruptionsrisker, samt att säkerställa efterlevnad av principer gällande affärsetik och anti-korruption i vår leverantörskedja i enlighet med den norska öppenhetslagen (Åpenhetsloven).

## Hållbarhet

## &gt; Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## FN:S MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

Målen för hållbar utveckling, eller globala målen för hållbar utveckling, består av 17 globala mål som antogs av FN:s generalförsamling 2015. Målen omfattar ett brett spektrum av globala utvecklingsmål som ska vara uppnådda till 2030. De uppmuntrar företag att se hur de på bästa sätt kan bidra till att övervinna de globala utmaningarna kopplade till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

### Våra mest relevanta mål för hållbar utveckling

Då vi strävar efter att bli ledande inom hållbart flygande är vårt främsta fokus att minska vår klimatpåverkan, öka resurseffektiviteten och skapa en attraktiv arbetsplats. Genom de fem nyckelprioriteringarna inom vår hållbarhetsstrategi har SAS kapacitet att ha en positiv påverkan på åtta av de globala målen.



#### FN:S MÅL 5 – JÄMSTÄLLDHET

Mål 5 verkar för jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt. SAS bidrar till detta mål genom att uppmuntra jämställdhet och mångfald genom vår rekryteringspolicy och en årlig kartläggning, "People Review".



#### FN:S MÅL 8 – ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT

Mål 8 verkar för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla. SAS erbjuder rättvisa arbetsvillkor för alla sina medarbetare, partners och leverantörer.



#### FN:S MÅL 9 – HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR

Mål 9 stödjer en fungerande och stabil infrastruktur, inkluderande och hållbara industrier samt främjar innovation. SAS deltar i partnerskap för innovation i ny disruptiv teknik som flygplan, motorer och hållbart flygbränsle samt smarta verktyg som hjälper piloterna att flyga bränsleeffektivt.



#### FN:S MÅL 11 – HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN

Mål 11 syftar till att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. SAS skapar arbetstillfällen och förbinder invånarna i Skandinavien svårtillgängliga delar med övriga världen.



#### FN:S MÅL 12 – HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION

Mål 12 verkar för hållbara konsumtions- och produktionsmönster. SAS arbetar kontinuerligt med sin produktutveckling och effektiviseringar för att minska vår klimat- och miljöpåverkan.



#### FN:S MÅL 13 – BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Mål 13 uppmantar till omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna. SAS arbetar proaktivt för att minska sina utsläpp av växthusgaser genom att fokusera på att minska utsläppen från flygverksamheten.



#### FN:S MÅL 16 – FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN

Mål 16 ska främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer. SAS säkerställer att mänskliga rättigheter respekteras genom vår uppförandekod.



#### FN:S MÅL 17 – GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP

Mål 17 uppmuntrar till att stärka genomförandemedlen och återvitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling. Inom flygbranschen ska partnerskap bidra till att klara åtagandet om netto noll koldioxidutsläpp från vår verksamhet till 2050. Partnerskap för flygteknik, program för koldioxidkompensation och klimatriskbedömning är andra områden där branschen samarbetar för att hitta hållbara lösningar.

# MILJÖRESULTAT

## Hållbarhet

Hållbarhet

> Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

SAS har som målsättning att sänka sina utsläpp av växthusgaser. För att främja våra miljöinitiativ har vi fastställt omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt.

Vårt mål är att vara en drivkraft i övergången till ett hållbart flygresande. I målsättningen ingår att främja innovation och forma partnerskap för att utveckla nya lösningar, göra investeringar i avancerade, mer bränseleffektiva flygplan, öka produktion och utnyttjande av hållbart flygbränsle samt att införa ett flertal förbättringar av vårt erbjudande och vår service ombord.

Hållbarhet utifrån ett miljöperspektiv har på SAS fokus på följande grundpelare: att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet, förbättra resurseffektiviteten och minimera vår lokala påverkan på luft- och vattenkvaliteten samt att minska flygplansbullret under start och landning.



## MILJÖMÅL OCH NYCKELTAL

- Hållbarhet
- Hållbarhet
- > Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

För att reducera våra utsläpp av växthusgaser och gå framåt i vårt miljöarbete har vi etablerat omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt.

### Mål till 2025

- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 (absoluta utsläpp)

### Mål till 2030

- Inblandning av hållbart flygbränsle motsvarande allt SAS inrikesflyg (18 % de senaste fem åren)
- 50 % lägre buller jämfört med 2010
- 100 % hållbara material i SAS kunderbjudande
- 100 % återvinning där det är möjligt

### Mål till 2050

- Netto noll koldioxidutsläpp i linje med IATA:s uppdaterade ambition

### Science Based Targets initiative

Under 2021/2022 fattades beslut om att SAS ska gå med i Science Based Targets initiative, som ger företag en tydlig väg för att minska utsläppen i linje med målen i Parisavtalet. För SAS innebär åtagandet att minska koldioxidutsläppen med omkring 35–40 % mellan 2019 och 2035.



### Branschens utsläppsmål

SAS avser att vara en del av ett samhälle som är hållbart på lång sikt och stödjer International Air Transport Associations (IATA) ambition om netto noll koldioxidutsläpp från kommersiellt flyg till 2050.

IATA och flygbranschen har kommit överens om följande gemensamma mål:

- Koldioxidneutral tillväxt från 2020
- Netto noll koldioxidutsläpp till 2050

Under 2021 introducerade International Civil Aviation Organization (ICAO), en FN-ledd luftfartsorganisation en global marknadsbaserad åtgärd som går under namnet Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart

(CORSIA). Initiativet är utformat för att säkerställa att vägen mot en koldioxidneutral utveckling inte skapar orättvis konkurrens och följer FN:s princip om gemensamt men differentierat ansvar (CBDR). CORSIA spelar en viktig roll i att uppnå denna koldioxidneutrala tillväxt. Vi är i nuläget redo att uppfylla rapporteringskraven för våra utsläpp.

Vi på SAS är fast beslutna att uppnå IATA:s mål och vår bränsleeffektivitet har ökat med omkring 2 % per år sedan 2010. Vi ska nå målen genom en kombination av ny teknik, hållbart flygbränsle, alternativa energikällor, mer effektiv trafikstyrning och samordnade åtgärder för att förbättra infrastrukturen och villkoren för flygtransporter. För en mer fördjupad bild av våra initiativ för minskade utsläpp, se sidan 31 och framåt.

## Hållbarhet

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## BEGRÄNSNING AV KLIMATFÖRÄNDRINGAR



Under 2022/2023 ökade våra absoluta koldioxidutsläpp från flygverksamheten med 27 % jämfört med föregående år. Denna

ökning beror på återhämtningen av trafiken, som hade varit betydligt reducerad i närmare tre år till följd av pandemin.

I motsats till det minskade våra koldioxidutsläpp per passagerarkilometer med 3 % till 87,4 gram (från 90), till följd av en märkbart högre kabinfaktor efter återhämtningen av trafiken och vår pågående förnyelse av flottan.

Koldioxidutsläpp per offererade säteskilometer noterade en svag ökning om 0,9 % till 54,5 gram (från 54) till följd av en högre kabinfaktor efter återhämtningen av trafiken.

Under 2022/2023 använde SAS 6 049 ton hållbart flygbränsle, vilket är i det närmaste den dubbla volymen jämfört med föregående år (3 083 ton). Användningen kan härledas från vårt kunderbjudande att uppgradera från fossilt till förnybart bränsle och det norska inblandningskravet och den svenska reduktionsplikten.

Jämfört med 2005, minskar koldioxidutsläppen i större utsträckning (-31 %) än produktionen mätt i tonkilometer (-8 %), främst till följd av en mer effektiv flotta, men även andra faktorer spelar in.

### UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 1

	Enhet	2022/2023	2021/2022	Basår 2010
<b>Flygoperativ verksamhet</b>				
CO <sub>2</sub> totalt	1 000 ton	3 071	2 414	3 511
för inrikesflyget	1 000 ton	534	473	
för flyg till/från EU/EES	1 000 ton	1 197	1 092	
för flyg till/från utanför EU/EES	1 000 ton	1 340	849	
för biogena CO <sub>2</sub> -utsläpp <sup>1)</sup>	1 000 ton	19,1	9,7	-
CO <sub>2</sub> passagerarandel	1 000 ton	2 883	2 225	3 244
NO <sub>x</sub>	1 000 ton	11,8	9	14,3
SO <sub>2</sub>	1 000 ton	1,0	0,8	
CO	1 000 ton	3,3	2,6	
HC <sup>2)</sup>	1 000 ton	0,14	0,11	-
Passagerarkilometer	miljoner	33 528	24 855	29 572
Tonkilometer	miljoner	3 729	2 875	3,48
Avgångar	1 000	226	191	279
CO <sub>2</sub> /passagerarkilometer	gram	87,4	90	109,7
CO <sub>2</sub> /offererade säteskilometer	gram	54,5	54	74
CO <sub>2</sub> /tonkilometer	gram	818	840	1 009
CO <sub>2</sub> e totalt <sup>3)</sup> Flygoperativ verksamhet	1 000 ton	3 091	2 437	3 544
<b>Ground Handling</b>				
CO <sub>2</sub> fordonsbensin <sup>4)</sup>	ton	39	31	
CO <sub>2</sub> fordonsdiesel <sup>4)</sup>	ton	2 034	2 227	
HVO	ton	47		
<b>Maintenance Productions</b>				
CO <sub>2</sub> fordonsbensin <sup>4)</sup>	ton	25	31	
CO <sub>2</sub> fordonsdiesel <sup>4)</sup>	ton	90	95	
HVO	ton	3		
<b>SAS Cargo Group</b>				
CO <sub>2</sub> cargoandel med flyg <sup>5)</sup>	1 000 ton	178	193	230
Tonkilometer med flyg (frakt)	miljoner	378	390	570
CO <sub>2</sub> /tonkilometer med flyg (frakt)	gram	473	485	403
CO <sub>2</sub> /tonkilometer med lastbil (frakt) <sup>5)</sup>	gram	91	88	
<b>Totalt CO<sub>2</sub>e<sup>6)</sup></b>	<b>1 000 ton</b>	<b>3 093</b>	<b>2 446</b>	
<b>Flygplansbiller – start</b>	<b>85 db område i km<sup>2</sup> per avgång</b>	<b>1,77</b>	<b>1,81</b>	<b>2,40</b>

1) Biogent CO<sub>2</sub> från 6 049 ton SAF

2) Kolväten från JetA-bränsle inkl CH<sub>4</sub>

3) Utsläppsfaktor 3,18 för CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (DEFRA emission factors)

4) SAS redovisar endast för huvudflygplatserna ARN, CPH och OSL

5) 2021/2022 värde justerat retroaktivt

6) Total CO<sub>2</sub>e inkluderar flygoperativ verksamhet, Ground handling och Maintenance production

Hållbarhet

Hållbarhet

> Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

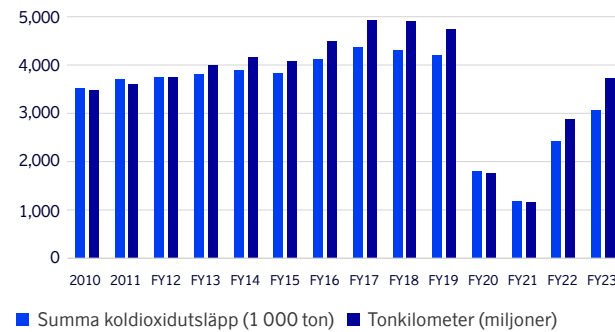
Bestyrkanderapport

**Vilka är våra relativa och absoluta utsläpp?**

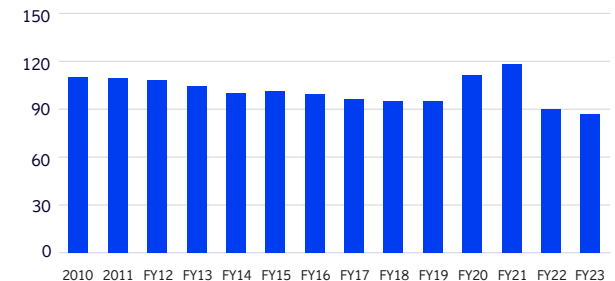
**Absoluta utsläpp** avser vår totala mängd utsläpp (ofta mätta i ton CO<sub>2</sub>).

**Relativa utsläpp** avser däremot utsläpp per produktionsenhet, t.ex gram CO<sub>2</sub> per tonkilometer, gram CO<sub>2</sub> per passagerarkilometer, gram CO<sub>2</sub> tonkilometer med flyg (frakt), eller gram CO<sub>2</sub> per offererade säteskilometer.

**SAS FLYGVERKSAMHET SUMMA KOLDIOXIDUTSLÄPP**



**SAS FLYGVERKSAMHET CO<sub>2</sub> GRAM/PASSAGERARKILOMETER**



**Andel koldioxidutsläpp**

Följande observationer gjordes i en analys av våra totala koldioxidutsläpp under 2022/2023: Resor kortare än 500 km svarade för 12,5 % av våra utsläpp, resor mellan 500 och 800 km för 10,8 %, resor mellan 800 och 3 000 km för 37,0 % och resor längre än 3 000 km för 39,7 %. Inrikesresor svarade för 17,5 % av våra utsläpp och internationella resor för återstoden.

**Andra utsläpp än koldioxid**

I fråga om utsläpp av växthusgaser har SAS valt att redovisa olika utsläpp separat i denna årsredovisning. Utsläppskalkylatorn finns på SAS webbplats. De flesta utsläppskalkylatorer på marknaden beräknar en uppskattad koldioxidekvivalent (CO<sub>2</sub>e) baserad på olika uppräkningsfaktorer som även inkluderar andra utsläpp än koldioxid. SAS har valt att inte göra så, eftersom det saknas samsyn bland forskare och experter på hur man ska räkna om kväveoxid (NOX), partiklar och utsläpp av vattenånga till koldioxidekvivalenter. Vi stödjer aktivt flera initiativ som syftar till att minska effekten av andra utsläpp än koldioxid i den dagliga verksamheten samt att utveckla mer avancerade beräkningsmetoder. Det kan noteras att den aktuella förnyelsen av flottan och de tekniska valen bidrar till att andra utsläpp än koldioxid relativt sett minskar mer än våra koldioxidutsläpp.

Kondensstrimmor, som återspeglar strålning, har dubbla effekter på klimatet – de kyler ner under dagen, men värmer potentiellt upp nattetid.

Under 2022/2023 etablerade IATA en arbetsgrupp för att hantera andra utsläpp än koldioxid, med ett särskilt fokus på miljöpåverkan från kondensstrimmor som orsakas av flygplan, för att lyfta fram betydelsen av en proaktiv metod.

Som svar på utmaningarna som orsakas av kondensstrimmor använder vissa företag digitala modelltekniker för att spåra fickor av fuktig luft och erbjuder alternativa färdvägar för att undvika att det bildas kondensstrimmor.

Nya EU-regler som träder i kraft till 2025 kommer att göra det obligatoriskt för flygbolagen att redovisa utsläpp som inte är koldioxid. Däremot är den exakta metoden för att införa detta redovisningskrav ännu under övervägande, vilket innebär att det är ett pågående utvecklingsområde i branschen.

**Våra fokusområden för att minska utsläppen**

SAS miljöprogram är centrerade kring ett flertal utsläppsrelaterade områden som alla beskrivs mer i detalj nedan:

- Förbättrad energieffektivitet
- Hållbart flygbränsle och ny teknik
- Hållbara produkter och tjänster

**KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR SCANDINAVIAN AIRLINES FLYGVERKSAMHET 2022/2023**

	1 000 ton CO <sub>2</sub>	% av CO <sub>2</sub> från den totala flygverksamheten
<b>Danmark</b>		
Inrikesflyget	21	0,7 %
Resor till EU/EES	277	9,0 %
Resor utanför EU/EES	445	14,5 %
<b>Norge</b>		
Inrikesflyget	356	11,6 %
Resor till EU/EES	208	6,8 %
Resor utanför EU/EES	91	3,0 %

- Hållbarhet
- Hållbarhet
- > Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

**KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR SCANDINAVIAN AIRLINES FLYGVERKSAMHET 2022/2023**

	1 000 ton CO <sub>2</sub>	% av CO <sub>2</sub> från den totala flygverksamheten
<b>Sverige</b>		
Inrikesflyget	157	5,1 %
Resor till EU/EES	234	7,6 %
Resor utanför EU/EES	168	5,5 %
<b>Finland</b>		
Inrikesflyget		
Resor till EU/EES	16	0,5 %
Resor utanför EU/EES		
<b>EU/EES</b>		
Avresa från EU/EES <sup>1</sup> till Skandinavien och Finland	462	15,1 %
Avresa från EU/EES <sup>1</sup> till utanför EU/EES		
Resor inom EU/EES <sup>1</sup>	0	0,0 %
<b>Utanför EU/EES</b>		
Avresa från utanför EU/EES <sup>1</sup> till Skandinavien och Finland	636	20,7 %
Avresa från utanför EU/EES <sup>1</sup> till utanför EU/EES	1	0,0 %
<b>Summa</b>	<b>3 071</b>	<b>100,0 %</b>

1) Exklusive Danmark, Sverige, Norge och Finland som redovisas separat.

## FÖRNYELSE AV FLOTTAN

En kontinuerlig förnyelse av flottan förblir en avgörande del av vår strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från flygverksamheten. Vår strategi har fokus på att säkerställa långsiktig lönsamhet genom en välbalanserad plan för flottan. Under årens lopp har vi kontinuerligt förnyat flottan genom att byta ut mindre effektiva flygplan mot mer avancerade och hållbara alternativ.

Våra flygplan, vare sig de är ägda, leasade eller wetleasade har under 2022/2023 drivits av SAS Scandinavia, SAS Connect och SAS Link eller ett antal regionala produktionspartners som använder mindre jetflygplan och turbopropflygplan.

Vi har genom en konstruktiv dialog med Airbus kunnat skjuta upp leveranserna av nya flygplan som inte behövs på kort sikt. Dessa uppskjutna leveranser är viktiga eftersom de bidrar till att sänka våra investeringskostnader för 2021–2024 och gör leveranserna av nya flygplan bättre anpassade till den förväntade efterfrågan. Vi är fortfarande fast beslutna att minska flottans komplexitet under 2024. Dessutom har vi gjort stora framsteg med våra ambitiösa hållbarhetsmål genom att öka takten i avvecklingen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan. I kapacitetsspannet 140–200 säten kommer vi att ha en enhetsflotta i drift när alla A320neo är levererade. Enligt uppgifterna om prestanda uppvisar A320neo en väsentlig förbättring i fråga om bränsleförbrukning och buller, och kan skryta med 15–18 % lägre bränsleförbrukning på en typisk kortdistansflygning jämfört med den tidigare generationen, A320.

Under året tog vi emot åtta A320neo och fem E195-flygplan, medan vi fasade ut och avvisade tolv äldre flygplan, varav två Airbus 350, ett A320neo, fem Boeing 737 och fyra Airbus 321. Per den 31 oktober 2023 hade vi tagit emot 62 plan av 80 beställda A320neo, samt sex av totalt åtta beställda A350.

Vid årets slut bestod SAS flotta av 134 flygplan (15 långdistansplan, 88 kortdistansplan och 31 flygplan som flygs av regionala produktionspartners). Genomsnittsåldern för hela flygplansflottan var 8,6 år vid årets slut.

## BRÄNSLEEFFEKTIVITET

### Program för bränslebesparingar

Vårt omfattande program för bränslebesparingar är en integrerad del av vår verksamhet. Vi prioriterar att ge samtliga medarbetare inom SAS flygverksamhet de förutsättningar och kunskaper som krävs för att främja bränsleeffektiviteten. Här ingår nyckelmedarbetare som ansvarar för nätverksplanering, produkter, tjänster och själva flygverksamheten.

Vi arbetar kontinuerligt för att optimera operativa rutiner och stödsystem för att förbättra bränsleeffektiviteten. Det är viktigt att notera att alla förändringar som görs i det här avseendet måste följa högsta flygsäkerhetsstandard. Samtidigt måste SAS väga bränsleeffektivitet mot andra driftskostnader såsom underhållskostnader och luftrumsavgifter.

### Rätt storlek

SAS tillhandahåller ett brett nätverk av destinationer och linjer för olika passagerarvolym, vilket gör det nödvändigt med en flotta där det ingår flygplan av olika storlekar och räckvidder. Tack vare våra regionala produktionspartners kan vi på ett flexibelt sätt anpassa vårt schema och våra flygplansstorlekar för att möta efterfrågan, i synnerhet på regionala linjer med lägre passagerarantal. Den här anpassningsförmågan gör det möjligt för oss att optimera vår bränsleförbrukning och utsläpp per säteskilometer. Genom att dra nytta av vår omfattande erfarenhet strävar vi ständigt efter en effektiv planering av flygplansdriften.

### Luftrummet och det europeiska nätverket

Under de senaste tjugo åren har SAS samarbetat med olika intressenter och gjort betydande investeringar



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

för att förbereda för införandet av ett effektivare europeiskt flygledningssystem. Ansvaret för att implementera den här viktiga omvandlingen ligger hos myndigheterna.

**Samarbete med tillverkare av flygplan och motorer**

Genom vårt pågående miljöarbete för vi en aktiv dialog med tillverkare av flygplan och motorer, samt tillverkare av inredningar och andra flygplansinstallationer. Miljöprestanda och miljökriterier utgör viktiga aspekter som är integrerade i våra beslut inom upphandlingar av nya flygplan och regionala produktionspartners.

## HÅLLBART FLYGBRÄNSLE (SAF) OCH NY TEKNIK

I över ett årtionde har vi lagt ner ett stort arbete på olika aktiviteter för att främja utvecklingen av hållbart flygbränsle, inklusive biobränslen. Det är nödvändigt med en kommersialisering av hållbart flygbränsle för att uppfylla våra egna och flygbranschens miljö- och klimatmål och säkra alternativ till fossila bränslen. Detta gäller inte bara SAS utan hela flygbranschen.

SAS tar regelbundet in anbud på hållbara flygbränslen från alla anbudsgivare av flygbränsle för att visa att vi är beredda att köpa biobränsle när det uppfyller hållbarhetskriterierna och om priset är konkurrenskraftigt. Vi deltar aktivt i ett flertal nationella och internationella projekt, forum och nätverk för att påskynda



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

kommersialiseringen av bibränsleproduktionen i Skandinavien. Bland dessa samarbeten finns IATA/ ATAG bibränslenätverk, SAFUG, NISA, RISE, Fossil Free Aviation 2045, Klimapartnerskabet och andra skandinaviska intresseorganisationer.

Ett flertal olika produktionsvägar är på väg att bli certifierade, och vi har fokus på att stödja redan certifierade vägar samt realistiska och implementerbara initiativ med en realistisk tidsram.

Våra främsta hållbarhetskriterier för bibränslen är att produktionen ska vara långsiktigt hållbar, inte konkurrera med matproduktion eller tillgång till dricksvatten, ha en minimal påverkan på den biologiska mångfalden och utgå från en effektiv markanvändning. Enligt IATA kan hållbart flygbränsle, beroende på produktionsmetod, sänka koldioxidutsläppen under livscykeln med upp till 80 %. Förbättrad kvalitet på hållbara flygbränslen som levererades till SAS under 2022/2023 resulterade i en genomsnittlig minskning av koldioxidutsläppen med 92 %.

Sedan 2020 ska norska bränsleleverantörer enligt påbud blanda in 0,5 % hållbart flygbränsle för alla flygningar som tankas i Norge. Den 1 juli 2021 infördes ett mandat i Sverige om inblandning av hållbart flygbränsle. Utsläppsminskningen under livscykeln genom användning av hållbart flygbränsle har angetts till 0,8 % under 2021 och ökade till 2,6 % under 2023.

Ett EU-mandat, som är en del av EU Fit for 55 och som har integrerats i den nya lagen ReFuel EU Aviation, antogs av Europeiska rådet i oktober 2023, med målet att minska koldioxidutsläppen i flygsektorn. Mandatet anger regler för en ökad användning av hållbara

flygbränslen från och med 2025. Det börjar på 2 % och ökar till 6 % år 2030.

**ALIGHT-projektet**

I samarbete med Köpenhamns flygplats och DLR deltar vi i ALIGHT-projektet. Under 2022/2023 flögs ett av våra A320neo-flygplan fyra gånger om dagen under två veckor i sträck med en inblandning av 30 % hållbart flygbränsle för att mäta den lokala luftkvaliteten. Resultaten överträffade förväntningarna och visade att användningen av hållbart flygbränsle minskar mängden partiklar, vilket förbättrade den lokala luftkvaliteten. Det finns anledning att tro att minskade partiklar även leder till färre kondensstrimmor på hög höjd.

**Framtidens flygplan med lägre utsläpp**

Det pågår flera utvecklingsprojekt som syftar till att kommersialisera framtidens flygplan med lägre utsläpp inom en tidsram på 5 till 15 år. Viktiga områden inom den här utvecklingen omfattar förbättrad aerodynamik, viktminskningar samt förbättrade eller nya lösningar för framdrivning.

På senare tid har tyngdvikten legat på nya lösningar för framdrivning, som omfattar en lång rad möjligheter, såsom nästa generations jetmotorer som drivs med traditionellt flygbränsle eller hållbart flygbränsle, jet-turbiner som byggs om för att drivas med vätgas samt elmotorer med batteri- eller vätgasbränsleceller. Alla lösningar har sina möjligheter och utmaningar, och vi ser framför oss att många olika lösningar kommer att kommersialiseras över tid.

De mindre producenterna har fokus på en marknad för flygplan med 10–15 säten och en till två timmars flygtid före 2030. De största flygplanstillverkarna



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

arbetar med målet att före år 2040 kommersialisera flygplan med 100–150 säten för kortdistansflygningar på marknaden.

SAS och Airbus undertecknade under 2019 en överenskommelse om att snabba på utvecklingen av ett flygplan med 100 säten och teknik som möjliggör helt eldrivna eller vätgasdrivna flygplan under 2030-talet. Samarbetet täcker in många olika frågor knutna till kommersialiseringen av tekniken, såsom SAS affärsbehov, laddkapacitet, operativa möjligheter samt övriga relevanta överväganden. I oktober 2020 lanserade Airbus sitt koncept "ZEROe" och vårt samarbete fortsatte som planerat under 2022/2023.

Under 2019 började SAS samarbeta med Heart Aerospace för att skynda på utvecklingen av eldrivna flygplan. I september 2022 tecknade vi ett "letter of support" för att addera deras nya elflygplan ES-30 till vår regionala flygplansflotta. Denna milstolpe har potential att bli ett viktigt steg på SAS hållbarhetsresa, och gör det möjligt att erbjuda flygningar med nollutsläpp på linjer inom Skandinavien. SAS bidrog till Heart AeroSpaces rådgivningsgrupp och hjälpte till att definiera kraven på flygplanet ES-30 under 2022/2023.

SAS har förbundit sig att samarbeta med Airbus och ger ett starkt stöd till utvecklingen av olika initiativ inom området. Vi är övertygade om att det kommer att ske ett avgörande tekniskifte under 2030-talet som leder till en kommersialisering av ett flertal helt eldrivna, hybrid eller vätgasdrivna flygplan.

SAS deltar aktivt i The Nordic Network for Electric Aviation, en plattform där nordiska aktörer samarbetar för att påskynda introduktionen av eldrivna flygplan i

Norden. Projektet är ett samarbete mellan tolv partners från sex nordiska länder.

**ELISE**

SAS är medlem i projektet ELISE som syftar till att bygga upp expertis och främja snabba tekniska innovationer inom flygbranschen. Projektet förenar intressenter från branschen och den tekniska sidan för att utveckla elflyget i Sverige. Målet med projektet är att skapa och visa upp ett fullt fungerande elektriskt flygsystem. Det involverar även att testa rutiner och funktioner för taxning och laddning.

**Utsläpp av ozonförstörande ämnen**

Flygbolag måste lämna in årliga rapporter över sin användning, förbrukning, läckage och lagerhållning av halon till myndigheterna. Under 2022/2023 rapporterades ett fall av halonanvändning för brandskyddsändamål.

**Beräkning av utsläpp och koldioxidkompensation**

Alternativ för koldioxidkompensation för våra kunder har funnits sedan 2006. I vår utsläppskalkylator, som finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net), går det att beräkna utsläppen av växthusgaser för SAS flygningar. Vi kompenserar alla biljetter för EuroBonus-medlemmar,



## Hållbarhet

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

ungdomsbiljetter med SAS och våra personalbiljetter. Under 2022/2023 kompenserade vi 1 097 miljoner ton koldioxid (365 av bränslet totalt), motsvarande 38 % av de passagerarrelaterade koldioxidutsläppen. Kompensation görs genom köp av utsläppsminskande mekanismer knutna till projekt för förnybar energi hos tredje part i Asien.

**Förbrukning av glykol, diesel och bensin**

Glykol används för att avisa flygplan. Vår förbrukning ökade till 2 729 tusen liter under 2022/2023. SAS använder fordon för underhåll och marktjänster på flygplatser och följer lagstiftning som främjar övergång till fordon med lägre miljöpåverkan. På våra huvudflygplatser leasas alla fordon, och kontrakt och bränsleförbrukning övervakas kontinuerligt. SAS Cargo övervakar också koldioxidutsläppen per tonkilometer (frakt) från sina lastbilstjänster som är utlagda på entreprenad. Eventuellt spill vid marktjänster hanteras i enlighet med etablerade rutiner.

**ENERGI OCH UTSLÄPP**

Vi arbetar kontinuerligt för att minska energiförbrukningen. Den minskade energiförbrukningen beror på att vi har infört effektivare belysning och använder mindre golvyta.

**UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 2**

	Enhet	2022/2023	2021/2022	Basår 2010
<b>Energi</b>				
Fossil energi	1 000 ton	5,1	5,6	24,9
Varav fossil el	1 000 ton	2,3	2,4	12,3
Varav fossil uppvärmning	1 000 ton	2,9	3,2	12,6

**Egna affärsresor**

Vi har direkt kontroll över våra egna affärsresor på SAS flygningar, vilka genererade omkring 10 338 ton koldioxid under året. SAS ser nu över och utvärderar strategier för hur vi ska uppmontra leverantörerna att rapportera våra utsläpp i Scope 3.

**BULLER**

Flygbuller uppfattas som den största påverkan lokalt vid flygplatser. Det finns stränga regler för flygvägar nära bostadsområden. Under 2022/2023 har bullret minskat under start (-2,2 %), och sedan 2010 har det skett en väsentlig minskning om 26,3 %. Denna förbättring beror främst på införande av tystare och modernare flygplan.

Under 2022/2023 mottog inte SAS några rapporter om överträdelser av bullergränser. Det minskade antalet överträdelser de senaste åren beror på inköp av tystare flygplan och olika förbättringsinitiativ, såsom särskilda träningsscenarion i flygsimulator utformade för in- och utflygning på flygplatser med stränga bullerbestämmelser.

**AVFALLSHANTERING**

Vi arbetar kontinuerligt för att öka återvinningen av avfall ombord, trots utmaningarna med de varierande nationella bestämmelserna för avfallshantering. Dessa bestämmelser kräver ofta metoder som försvårar sortering och återvinning. Emellertid återvinner vi aluminiumburkar vid alla våra skandinaviska flygplatser. Bortskaffning av avfall från kontor, marktjänster och tekniskt underhåll övervakas noga och delas in i sorterat, osorterat och farligt avfall.

	Enhet	FY2023	FY2022	Basår 2010
Sorterat avfall	ton	1 146	1 204	-
Osorterat avfall	ton	176	113	815
Farligt avfall	ton	71	121	302

**Spill av flygbränsle**

Under 2022/2023 inkom några rapporter om bränsleläckage vid tankningen av flygplan med SK- eller SAS Link-flightnummer. Dessa hanterades omedelbart enligt fastställda rutiner.

**CIRKULARITET**

SAS fortsätter att utforska innovativa sätt att minimera avfall och optimera resurser på marken och ombord på våra flygplan, och använder både produkter och material så länge som möjligt.

Två huvudområden där vi gör framsteg inom cirkularitet är återvinning av möbler och hantering av avisningsglykol.

**Återvinning av möbler**

Under 2021/2022 inledde SAS ett omfattande program för återvinning av möbler för att återanvända och återvinna möbler runt om i våra lokaler. Syftet med initiativet är att förlänga livslängden för möblerna och minska avfallet, i enlighet med principerna för en kretsloppsekonomi. Genom att återvinna och renovera våra möbler minskar vi behovet av ny resursintensiv produktion och minskar miljöpåverkan från vår kontorsverksamhet.

**Hantering av avisningsglykol**

En aspekt av vårt hållbarhetsarbete värd att lyfta fram är ansvarsfull hantering av avisningsglykol; en avgörande komponent för att säkerställa en säker

**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

flygverksamhet under vinterhalvåret. Avisning förhindrar att snö och is fastnar eller tar bort den från flygplanets vingar och stjärt för säkra flygningar.

Vi är medvetna om vikten av att minska miljöpåverkan från läckage av avisningsglykol. Därför har SAS infört avancerade system för att samla upp och omhänderta glykol, så att vi kan återvinna avisningsglykolen och minska utsläppen av skadliga ämnen i miljön.

Med hjälp av dessa hållbara metoder kan vi sluta cirkeln för användning av avisningsglykol, minimera miljöföroreningar och främja en ansvarsfull användning av denna viktiga resurs för flyget. Vi är stolta över att vi genom dessa insatser bidrar till en mer hållbar och cirkulär framtid för flygbranschen.

## BIOLOGISK MÅNGFALD OCH SKYDD AV VILDA DJUR

Inom ramen för vårt hållbarhetsåtagande lägger SAS stor vikt vid biologisk mångfald och skydd av vilda djur, och erkänner den viktiga roll som dessa spelar för att upprätthålla den känsliga ekologiska balansen på vår planet. Vi är medvetna om riskerna för de vilda djuren, däribland smuggling, troféjakt och transporter av levande djur.

SAS arbetar för att främja skyddet av den biologiska mångfalden. Vi engagerar oss aktivt i initiativ som syftar till att bevara sårbara arter och deras naturliga habitat. Vårt pågående arbete på området stöds av våra strikta policyer och rutiner för att bekämpa illegal handel med vilda djur, avskräcka från troféjakt och säkerställa human behandling av levande djur under transport.



Transportbranschen har ett viktigt ansvar för att förhindra illegal handel med vilda djur och stödja globala bevarandeinsatser. SAS är fast beslutna att spela vår roll i att bekämpa dessa hot mot den biologiska mångfalden, inte bara inom den egna verksamheten utan också genom att samarbeta med relevanta myndigheter, organisationer och partners som delar vårt engagemang för naturskydd.

Vårt mål är inte bara att erbjuda effektivt och hållbart flygresande utan också att vara en ansvarsfull förvaltare av miljön och bidra till det globala arbetet med att bevara världens rika och värdefulla djurliv.

## Hållbarhet

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR

### Hållbara produkter och tjänster

På SAS är det vårt engagemang för hållbarhet som driver arbetet för att utveckla våra produkter och tjänster, för att se till att de följer våra grundläggande miljömässiga värderingar och principer. Vår hållning omfattar hela livscykeln för resurser och material.

Vi står fast vid att försöka nå våra ambitiösa hållbarhetsmål. Vi engagerar oss aktivt i att förbättra vårt erbjudande ombord och i lounges, och undersöker innovativa sätt att införa allt mer hållbara produkter och tjänster.

### SAS biobränslebiljetter

I april 2023 introducerade vi stolt två nya biljettyper: Go Smart Bio och Plus Pro Bio, utformade för att inkludera en väsentlig andel biobränsle på alla våra inrikesflygningar samt inom Skandinavien och Europa. Vi förstår vikten av att involvera passagerarna i omvandlingen och de nya biljetterna gör det ännu enklare för våra medvetna kunder att bidra till mer hållbart flygresande.

Resenärer som väljer biljetterna Go Smart Bio eller Plus Pro Bio biljetter har möjlighet att köpa biljetter med omkring 50 % biobränsleandel, vilket effektivt sänker koldioxidutsläppen från deras SAS-flygning. Genom att öka användningen av biobränsle minskar vi klyftan till flygningar med nollutsläpp. Vi är medvetna om hur viktiga våra kunder är, både fritids- och affärsresenärer, som aktivt bidrar till detta arbete, och SAS Bio är vårt svar på denna efterfrågan.

## MILJÖREGLER OCH EFTERLEVAND

Förutom att öka resurseffektiviteten och förbättra miljöegenskaperna ser vårt hållbarhetsarbete till att SAS verksamhet fullt ut följer alla relevanta miljörelaterade lagar och regler. Vi är glada att kunna rapportera att inga betydande incidenter som ledde till brott mot miljötillstånd rapporterades under 2022/2023.

### Miljörelaterade kostnader

Under 2022/2023 uppgick SAS externa miljörelaterade användaravgifter och reseskatter till 2 097 (919) MSEK. Dessa bestod av miljörelaterade skatter och avgifter som ibland påverkas av flygplanens miljöprestanda och ingår i startavgifterna. Våra miljöskatter i Sverige och Norge uppgick till 961 (415) MSEK.

I enlighet med EU:s etablerade utsläppshandelssystem (EU-ETS) hanterar flygbranschen sina koldioxidutsläpp inom EU genom en marknadsbaserad åtgärd. Sedan den 1 januari 2021 har SAS även rapporterat koldioxidutsläpp till Corsia. Dessutom införde Storbritannien samtidigt ett eget utsläppshandelssystem (UK-ETS), som SAS deltar i fullt ut.

Vi förespråkar marknadsbaserade åtgärder som prioriterar mål för utsläppsminskning och uppmuntrar ständiga förbättringar utan att snedvräda konkurrensen. SAS har i många år aktivt stöttat utvecklingen av en global, marknadsbaserad lösning för flygutsläpp.

Samtidigt som SAS fullt ut stöttar principen om att förorenaren ska betala för sina utsläpp och tar ansvar för våra utsläpp är vi oroad över de extra skatterna

i Sverige och Norge som inte har ett direkt samband med de faktiska koldioxidutsläppen och tillkommer utöver EU-ETS och systemet som snart ska införas, Corsia. Ansatsen kan ses som en ekonomisk åtgärd men saknar incitament för att minska koldioxidutsläppen. Till exempel betalar en passagerare på ett A320neo med 50 % hållbarare flygbränsle samma skatt som en passagerare ombord på ett flygplan som är två generationer äldre, trots att det första planet har betydligt lägre utsläpp.

### Miljörelaterade förpliktelser

SAS har inga kända större miljörelaterade förpliktelser eller eventalförpliktelser, hänförliga till frågor såsom förorenad mark.

### Miljörelaterade investeringar

Enligt SAS riktlinjer ska våra investeringar inriktas på lösningar som är både miljömässigt och ekonomiskt sunda. Denna ansats bidrar inte bara till vår lönsamhet utan rustar oss också för att uppfylla framtida miljökrav.

Den största hållbarhetsrelaterade investeringen som gjordes 2022/2023 var flottans förnyelse, mer information om finansiering finns på sidan 65. SAS föredrar leasing snarare än egna investeringar i flygplan, fordon, datorer etc.

# SOCIALT ANSVAR

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

### > Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## SYSSELSÄTTNING OCH ARBETSMETODER

### Vårt medarbetarengagemang

Som arbetsgivare anstränger vi oss för att säkerställa goda arbetsvillkor inom verksamheten, främst i Norden. SAS främjar också aktivt möjligheter till personlig och professionell utveckling. Vårt åtagande stöds av tillämpningen av SAS arbetsmiljöpolicy, ledarskapspolicy, personalpolicy och mångfaldspolicy som gäller för SAS samtliga medarbetare. Koncernledningen har det yttersta ansvaret för dessa policyer. De granskas årligen och verkställandet övervakas och rapporteras systematiskt på vecko-, månads-, kvartals- eller årsbasis.

Vi upprätthåller en strikt nolltolerans mot alla former av trakasserier och arbetar konsekvent för att förhindra trakasserier genom en rad olika initiativ. Åtagandet regleras i vår uppförandekod med obligatorisk webbaserad utbildning för alla medarbetare.



Som svar på feedback från medarbetare och i enlighet med FN:s globala mål 8 (Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt) har SAS glädjen att introducera ett nytt värdeerbjudande som arbetsgivare (Employer Value Proposition - EVP). Initiativet som nu utgör en viktig del av både interna och externa diskussioner syftar till att vidareutveckla SAS företagskultur och lyfta fram fördelarna med att ingå i SAS team. Genom en aktiv



**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

> **Socialt ansvar**

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

dialog med medarbetarna vill vi främja en personalstyrka med mer sammanhållning och möjlighet till självbestämmande.

**Uppsägningar och samarbete med fackföreningar**

SAS håller på att anpassa och omforma vår planering på kort sikt, samtidigt som vi tar hänsyn till den osäkerhet som omger flygbranschens framtid i stort.

Det dagliga samarbetet med fackföreningar sköts främst på nationell nivå med fackföreningar som har kollektivavtal med SAS. Dessa samarbeten sker inom ramen för nationella lagar och avtal som påverkar den berörda personalen. Över 95 % av SAS medarbetare omfattas av kollektivavtal. Övrig personal är ledande befattningshavare, vissa typer av statstjänstemän och medarbetare i delar av världen där anställningsvillkoren regleras på andra sätt.

SAS medarbetare väljer arbetstagarrepresentanter från enheterna i koncernens skandinaviska verksamheter som sitter med i SAS styrelse. Dessa medarbetare omfattas också av kollektivavtal, med undantag för några få specialister och ledande befattningshavare på koncernnivå.

**Mångfald och lika möjligheter**

SAS mångfaldspolicy är avsedd att säkerställa likabehandling av samtliga medarbetare och arbetssökande. Vårt engagemang för lika möjligheter omfattar att främja mångfald och jämställdhet i alla dess former. Under 2022/2023 var könsfördelningen på SAS 38 % kvinnor och 62 % män bland medarbetarna.

På SAS finns det traditionellt kvinnodominerade och mansdominerade roller. Exempelvis är piloter (5 % kvinnor) och tekniker för flygplansunderhåll (5 % kvinnor) oftast män, medan kabinpersonal (74 % kvinnor) och inchecknings- och gatepersonal på flygplatserna (66 % kvinnor) typiskt sett är kvinnor.

Per den 31 oktober 2023 bestod SAS koncernledning av 33 % kvinnor, SAS styrelse av 29 % kvinnor och styrelsen för SAS Cargo av 17 % kvinnor.

SAS arbetar aktivt för att främja jämställdhet inom både traditionellt könsuppdelade yrken och inom ledningen och erkänner vikten av att främja en inkluderande arbetsmiljö. Det uppnås genom att uppmuntra jämställdhet och mångfald genom vår rekryteringspolicy och årliga personalkartläggningar. I SAS rekryteringspolicy läggs stor vikt vid att den mest kvalificerade kandidaten för en viss befattning ska väljas, och samtidigt prioritera och följa SAS mångfalds- och inkluderingsmål. Att skapa en inkluderande arbetsplats är inte bara ett åtagande för jämställdhet utan också en integrerad del av att främja en mångfacetterad och rik företagskultur.





## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

## &gt; Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Juridiskt kön	<30	31–50	>50	Ålder Summa
Kvinnor	865	1073	1620	3 558
Män	1 373	1 918	2 606	5 897
Summa	2 238	2 991	4 226	9 455

## MEDARBETARE PER KÖN OCH REGION

	Fast anställda		Visstidsanställda		Summa		Summa
	Heltid	Deltid	Heltid	Deltid	Heltid	Deltid	
<b>Region DK (Inkl INTL)</b>							
Kvinnor	640	562	8	1	648	563	1 211
Män	1 652	407	50	2	1 702	409	2 111
<b>Summa</b>	<b>2 292</b>	<b>969</b>	<b>58</b>	<b>3</b>	<b>2 350</b>	<b>972</b>	<b>3 322</b>
<b>Region NO</b>							
Kvinnor	750	318	1	24	751	342	1 093
Män	1 404	352	4	86	1 408	438	1 846
<b>Summa</b>	<b>2 154</b>	<b>670</b>	<b>5</b>	<b>110</b>	<b>2 159</b>	<b>780</b>	<b>2 939</b>
<b>Region SE</b>							
Kvinnor	1 087	64	101	2	1 188	66	1 254
Män	1 667	155	115	3	1 782	158	1 940
<b>Summa</b>	<b>2 754</b>	<b>219</b>	<b>216</b>	<b>5</b>	<b>2 970</b>	<b>224</b>	<b>3 194</b>
<b>Region SUMMA</b>							
Kvinnor	2 477	944	110	27	2 587	971	3 558
Män	4 723	914	169	91	4 892	1 005	5 897
<b>Summa</b>	<b>7 200</b>	<b>1 858</b>	<b>279</b>	<b>118</b>	<b>7 479</b>	<b>1 976</b>	<b>9 455</b>

Det har inte förekommit några betydande fluktuationer i antal anställda under rapportperioden eller mellan rapporteringsperioderna.

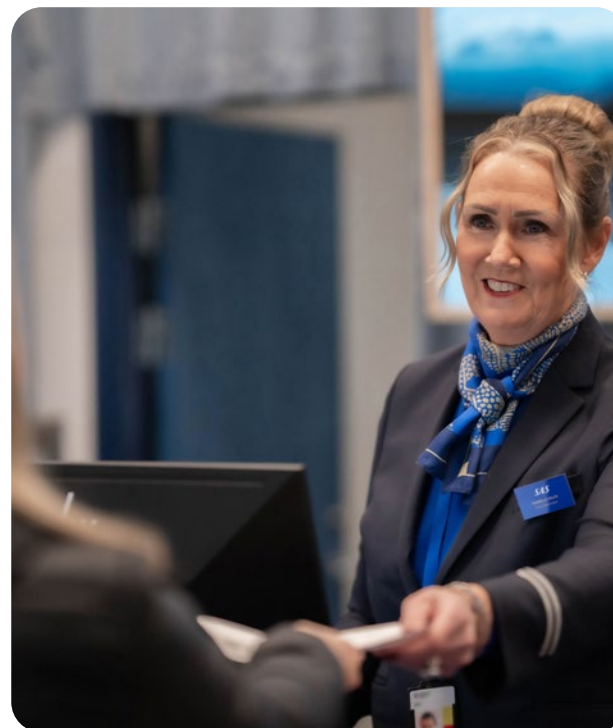
**Medarbetare som inte är anställda**

Under 2022/2023 har minst 37 konsulter eller entreprenörer anlåtats av SAS. Information om typ av arbete och metoder är otillräckliga. Åtgärder har vidtagits för att samla in information för kommande år.

**Utbildning**

Under 2022/2023 genomgick SAS medarbetare tillsammans omkring 374 737 timmars utbildning (exklusive övningstimmar i luften), i genomsnitt 40 timmar per medarbetare. Flygande personal, tekniker och operativ markpersonal omfattas av olika krav på licenser och kompetens från EU-OPS och IATA genom säkerhetsrevisionen IOSA (IATA Operational Safety Audit).

4 837,5 timmars e-utbildning genomfördes av medarbetarna vid SAS huvudkontor under 2022/2023.

**HÄLSA OCH SÄKERHET****Företagshälsovård**

Vår företagshälsovård, som stödjer hälsan i hela organisationen, erbjuder vårdtjänster genom interna och externa resurser, däribland terapeuter, stress- och rehabiliteringsexperter, ergonomispecialister och tekniker. Funktionen erbjuder även specialtjänster såsom flygmedicin, stresshantering, uppföljning av sjukfrånvaro, hälsoprofiler, ergonomi och rådgivning i kemikaliehantering. Det görs investeringar i hela organisationen inom olika hälsofrämjande aktiviteter både på arbetsplatsen och fritiden.

**Sjukfrånvaro**

Sjukfrånvaro utgör en väsentlig kostnad för samhället och orsakas av fysiska och psykiska besvär. Under 2022/2023 uppgick våra beräknade kostnader för sjukfrånvaro till omkring 133 (164) MSEK. SAS arbetar aktivt för att förebygga både kortvarig och långvarig sjukfrånvaro.

En standardiserad rapporteringsmetod har införts för alla tre skandinaviska länderna och följer rapporteringskraven i svensk lagstiftning. Chefer har med stöd av HR tidiga uppföljningar med sjuka medarbetare, vilket har minskat långtidssjukskrivningarna.

När det gäller vår flygande personal har specialiserade uppföljningsteam ett nära samarbete med externa specialister på arbetsmiljö och flygmedicin. Denna tidiga kontakt med medarbetarna och stöd för hälsovård samt rehabiliteringsprogram har visat sig effektiva för att förkorta sjukdomsperioderna.

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

 > **Socialt ansvar**

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Vid korttidssjukskrivning erbjuds medarbetarna medicinsk rådgivning från sjuksköterskor. Vid ofta återkommande korttidssjukskrivning kräver SAS ett läkarutlåtande från första dagen. Vi erbjuder också tillfälligt byte av arbetsplats och specialscheman för bättre och snabbare rehabilitering.

Under 2022/2023 minskade den totala sjukfrånvaron på SAS till 5,87 % (från 6,8 %). Långtidssjukskrivningar över 14 dagar svarade för 3,74 % (jämfört med 4,5 % av den totala sjukfrånvaron på SAS).

**Arbetsolyckor**

Under 2022/2023 minskade antalet arbetsolyckor som leder till frånvaro på SAS till 1 (från 6). SAS har arbetat aktivt med att förbättra processerna för systematisk uppföljning, utbildningsverksamhet och förtydligade definitioner i samarbete med skyddsombud, arbetsledare, HR och säkerhetskommittéer med representanter från anställda och ledning som omfattar samtliga medarbetare i varje land.

Markttjänster är fortfarande den avdelning som har flest arbetsolyckor inom SAS. Arbetsolyckorna är till exempel klämskador, fallskador och i vissa fall fordonsrelaterade olyckor i samband med bagagehantering.

SAS	DK	NO	SE	Summa
Antal medarbetare oktober rapportering räkenskapsåret (antal medarbetare)	3 120	2 936	3 194	9 456
Antal kvinnor	1 117	1 093	1 254	3 558
varav kvinnor, %	36	37	39	38
Total sjukfrånvaro, %	4,6	8,5	4,5	med. 5,9
Långtidssjukskrivningar, % (mer än 14 dagar), %	2,6	5,8	2,8	med. 3,7
Totalt antal arbetsolyckor med en dags sjukfrånvaro eller mer	1	0	0	1

## MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

SAS är djupt engagerade i att skydda mänskliga rättigheter och säkerställa goda arbetsvillkor i vår verksamhet. Vi samarbetar aktivt med FN:s Global Compact (UNGC) för att följa dess principer. Som medlem i UNGC strävar SAS efter att implementera de tio principerna för mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljöskydd och anti-korruption.

**Den norska åpenhetsloven**

I enlighet med den norska insynslagen (Åpenhetsloven) som trädde i kraft den 1 juli 2022 är SAS skyldiga att främja respekt för grundläggande mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor inom ramen för vår verksamhet och våra tjänster och se till att allmänheten har tillgång till information om hur SAS hanterar negativ påverkan på grundläggande mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor.

Åtgärder har vidtagits för att säkerställa efterlevnad av de nya rättsliga kraven och förbättra genomförandet av granskning av mänskliga rättigheter, med stöd från styrelsen.

## HUMANITÄRT STÖD

SAS humanitära stöd och sociala initiativ främst är relaterade till vår flygverksamhet.

**Räddningsflygningar**

Ett av SAS flygplan används för att evakuera skadade och allvarligt sjuka patienter från Ukraina. Vi ser det som ett viktigt samhällsuppdrag att vara till stöd under kriget i Ukraina. Räddningsflygningarna (Medevac) tar krigsoffer till sjukhus runt om i Europa från ett evakueringscenter i Polen.

Operationen ingår i EU:s civilskyddsmekanism och genom ett långtidsavtal med den norska armén och Helsemyndigheten. Ett kommersiellt reguljärflygplan Boeing 737 har byggts om till ett flygande sjukhus, med medicinsk utrustning och sjukhussängar. SAS personal på dessa flygningar är specialutbildad för krävande uppdrag och har ofta sjuksköterskebakgrund och kunskaper i bland annat traumabehandling.

Samarbetet är unikt och tillsammans har vi flugit nästan varje vecka sedan mitten av 2022 och evakuerat över 2 000 krigsoffer från Ukraina med hjälp av SAS flygplan. Rent allmänt har Medevac-verksamheten pågått i över 25 år, med uppdrag i samband med tsunamin i Thailand, terrorattacken i In Amenas i Algeriet och evakueringsuppdrag från flyktingläger i Afghanistan och Moira.

SAS har trafikerat två flygningar i samarbete med det danska utrikesministeriet som ett svar på kriget mellan Israel och Hamas. Militär personal evakuerade människor från Tel Aviv till Cypern varifrån SAS flög passagerarna i specialchartrade plan hem till Danmark.

SAS har en rik historia av att stödja skandinaviska medborgare i kritiska situationer runt om i världen. Vårt nära samarbete med de nationella myndigheterna i Skandinavien har underlättat väl samordnade räddningsinsatser i allt från konflikter till naturkatastrofer i länder som Ukraina, Afghanistan, Thailand och Peru.

**Säkerställa infrastruktur**

SAS spelar en avgörande roll i att binda samman länderna i Skandinavien, i synnerhet på inrikesflygningar och säkerställer viktig infrastruktur för både resenärer och gods.

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

> **Socialt ansvar**

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Luftbroar för viktiga medicinska leveranser**

SAS har spelat en viktig roll under transporter av viktiga läkemedel och medicinsk utrustning till Skandinavien via flygfrakt under pandemin.

**Julflyget**

SAS Julflyg är en hjälpkampanj som genomförs av SAS anställda under hela året tillsammans med frivilliga från andra företag och organisationer. Under 2022/2023 har hjälporganisationen lämnat stora bidrag i form av utrustning, mat och pengar till center i Riga och Tallinn samt till flyktingar som drabbats av kriget i Ukraina. SAS ställer upp med ett flygplan med fullt operativt stöd medan våra piloter och besättning

ställer upp med sin tid, och bränslet generöst sponsras av en bränsleleverantör.

Initiativet startade för nästan fyra årtionden sedan och har haft en viktig påverkan genom att ha räddat liv och hjälpt tusentals barn och ungdomar under dessa år.

**SAS – YOU ASSIST**

SAS – YOU ASSIST är ett ideellt initiativ som startades av SAS medarbetare 1979. Det sköts frivilligt av SAS nuvarande och tidigare medarbetare. Huvudfokus är att hjälpa barn i utvecklingsländer till ett bättre liv genom en rad projekt i olika länder.

SAS YOU ASSIST stöder enbart projekt där det finns en pålitlig person på plats som kan stödja medrapporter om projekten. Donationerna stöder utvecklingsprojekt som att bygga skolor, lekplatser, studentbostäder, vattentankar och borra brunnar. Omkring 95 % av de pengar som samlas in av SAS YOU ASSIST går direkt till projekten och bara 5 % till administration.



# STYRNING OCH EKONOMI

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## SAS LEDNINGSSYSTEM

Hållbarhet är en viktig del av vår verksamhet och SAS har sömlöst integrerat hållbarhet i sitt ledningssystem. Systemet omfattar alla SAS aktiviteter och bygger på operativa standarder för flygbolag. Det omfattar även våra interna och gemensamma miljö- och hållbarhetspolicyer, SAS uppförandekod (Code of Conduct), FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, EU:s taxonomi, Lean och ISO 14001. Systemet ger riktlinjer för pågående planering, implementering och utvärdering samt förbättring av processer och aktiviteter för att uppfylla operativa mål och hållbarhetsmål. SAS har infört kontrollmekanismer med särskilda uppföljningssystem och resurser för att säkerställa efterlevnad av internationell och nationell lagstiftning.

I vår syn på miljöansvar ingår inte bara att följa relevant lagstiftning utan också minimera våra absoluta och våra relativa utsläpp av växthusgaser och annan miljöpåverkan.

Både SAS miljöpolicy och SAS hållbarhetspolicy har godkänts av koncernledningen och gäller för SAS samtliga medarbetare, produkter och tjänster. Policyerna tillsammans med våra mål och strategier granskas årligen i koncernledningens förvaltningsrevision enligt ISO 14001. Aktiviteterna följs upp inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller årligen enligt de specifika kraven.

SAS miljöledningssystem har varit certifierat enligt ISO 14001 i hela företaget sedan 2010. Denna ISO-standard är en viktig del i hur vi arbetar med våra miljömål.

## UPPFÖRANDEKODEN

SAS uppförandekod, som tagits fram av styrelsen, syftar till att sammanfatta och förtydliga SAS fastslagna prioriteringar, löften, policyer och andra riktlinjer. Uppförandekoden gäller för samtliga medarbetare oavsett befattning eller anställningsform. För att understryka uppförandekodens betydelse stöds implementeringen av koden av ett omfattande utbildningsprogram där all personal regelbundet deltar. Uppförandekoden innehåller inga detaljerade granskningsrutiner eller särskilda bestämmelser om mänskliga rättigheter.

Den senaste uppdaterade versionen av SAS uppförandekod är tillgänglig på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

## &gt; Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## PROCESSER FÖR ATT MINSKA NEGATIV PÅVERKAN

Vi har tydliga regler och etablerade strukturer för rapportering och hantering av misstänkta överträdelser i vårt ledningssystem och genom SAS visselblåsarfunktion. Kritiska frågeställningar och händelser kommuniceras till styrelsen, från fall till fall. Under 2022/2023 användes visselblåsarfunktionen vid tio tillfällen. Samtliga fall är hanterade och avslutade.

SAS samarbetar fullt ut för att minska den negativa påverkan vi kan ha orsakat. Formerna för samarbetet varierar beroende på kontext och om ärendet har lyfts genom rättsliga eller icke-rättsliga kanaler. Utvärderingar av klagomålsmekanismer utgör en del av vår kontinuerliga intressentdialog.

## RISKHANTERING

SAS har en försiktighetsbaserad syn på riskhantering med ett tydligt fokus på att minimera hållbarhetsrelaterade risker och ta tillvara potentiella möjligheter. Dessa risker och möjligheter bedöms och hanteras strategiskt inom ledningssystemet och är sömlöst integrerade i vårt omfattande riskhanteringsramverk. För att hantera risker är det avgörande att det införs åtgärder för riskkontroll.

SAS följer upp alla risker och identifierar möjligheter som har en god affärspotential. Genom vårt certifierade miljöledningssystem identifierar vi snabbt förändringar i affärsmiljön, och anpassar därefter snabbt verksamheten för att begränsa miljöpåverkan. För mer information, se avsnittet om Riskhantering på sidorna 67-74.



SAS redovisar årligen sina risker och möjligheter avseende klimatförändringar till CDP. Dessa faktorer avser våra möjligheter att bedriva flygverksamhet i ett förändrat klimat, övergångsaktiviteter och kundernas uppfattning om SAS som ett mer hållbart alternativ för snabba och effektiva resor över längre sträckor. CDP-resultat (däribland en B-poäng för 2023) finns tillgängligt på [www.cdp.net](http://www.cdp.net)



EcoVadis hjälper SAS att följa upp hela vår värdekedja, från leverantörer till kunder, genom att öppet informera om vårt resultat till intressenterna. Inom en snar framtid planerar vi att utöka uppföljningen även till resultatet för SAS värdekedja uppströms. Vår hållbarhetspoäng enligt EcoVadis Business Sustainability för 2022/2023 finns på [www.ecovadis.com](http://www.ecovadis.com)



**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**EU-TAXONOMIN**

EU-taxonomin är ett system som klassificerar miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter och kan spela en viktig roll för att stärka hållbara investeringar och genomföra den europeiska gröna given. Den ger företag, investerare och beslutsfattare tydliga definitioner för att identifiera vilka ekonomiska verksamheter som följer principerna för miljömässig hållbarhet.

SAS omfattas av EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering och ska uppge i vilken utsträckning de verksamheter som bedrivs uppfyller kriterierna i EU:s taxonomi.

Eftersom detta är det första året då de ytterligare aktiviteterna offentliggörs, rapporteras endast andelen taxonomi berättigad och icke-berättigad. En ekonomisk verksamhet kan vara berättigad till mer än ett miljömål och vi bedömer att koncernen endast bidrar till ett miljömål per ekonomisk verksamhet. På grund av att vi strukturerar kostnadsrapporteringen som separata kostnader per aktivitet, minskar vi risken för dubbelredovisning av nyckeldata.

Under 2023 har EU-kommissionen beslutat att det endast är nödvändigt att rapportera om företag omfattas av de nya aktiviteterna. SAS kommer att initiera processer för att uppfylla kriterierna för alla relevanta ekonomiska aktiviteter, så att dessa aktiviteter kan anses vara hållbara enligt EU Taxonomin. Tabell för kärnenergi och fossilgasrelaterade verksamheter redovisas ej då SAS inte finansierar eller är exponerad mot denna typ av verksamheter.

**Omsättning**

Merparten av SAS intäkter är nu förenliga med EU-taxonomin ekonomiska verksamheter, 3.21 kommer från Not 2 och är en del av tekniskt underhåll. Intäkter för 6.19 kommer från Not 2 och avser Passagerar- och godstransport och 6.20 avser Markttjänster under not 2. SAS arbetar för att förbättra arbetet med att bryta ut omsättning för Markttjänster.

7.7 avser leasing och hyresintäkter, som även rapporterades i föregående års rapport. SAS har inte infört processer för att bedöma förenligheten hos denna verksamhet, eftersom den inte ingår i vår kärnverksamhet.

**Kapitalutgifter**

I kapitalutgifter ingår investeringar relaterade till SAS kärnverksamhet och verksamheter som inte är försäljning. 6.19 avser nya RoU under året (not 13). 6.20 avser också RoU för Ground Handling under året (Not 13). Under 2024 ska SAS inleda initiativ för förenlighet och utfallet kommer att redovisas i detalj i års- och hållbarhetsredovisningen för 2025.

**Driftsutgifter**

I driftsutgifter ingår ej aktiverade rörelsekostnader hänförliga enligt definitionen av ekonomiska verksamheter som omfattas av EU-taxonomin. Kategorin driftsutgifter är nära kopplad till underhålls- och reparationskostnader. 6.20 är utbrutet från tekniskt flygplansunderhåll under not 4, 3.21 avser resterande kostnader för tekniskt flygplansunderhåll under not 4 samt kostnad för underhållspersonal. 6.19 avser korttidsleasing som ligger under not 23, 7.7 avser korttidsleasing av fastigheter som också ligger under not 23. Initiativ som är inriktade på underhåll kommer att beskrivas i detalj i initiativ för förenlighet som inleds 2024.

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## AFFÄRSETIK OCH ANTI-KORRUPTION

Vårt tillvägagångssätt är att proaktivt bekämpa alla former av korruption och beteenden som snedvrider konkurrensen.

SAS uppförandekod, legala policy och policy mot mutor gäller för alla enskilda som representerar SAS-koncernen. SAS styrelse har det övergripande ansvaret för att implementera uppförandekoden och övervaka efterlevnaden, vilken övervakas genom ledningssystemet och interna revisioner.

Bestämmelser om mutor och andra olämpliga handlingar är särskilt stränga. Ett exempel är det pågående programmet om efterlevnad av konkurrenslagstiftning som omfattar alla SAS enheter. Programmet tar upp de mest väsentliga riskerna för korruption och fokuserar på medarbetare som är exponerade för korruptionsrisker i sina dagliga arbetsuppgifter.



## HÅLLBARHET I LEVERANTÖRSKEDJAN

### Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

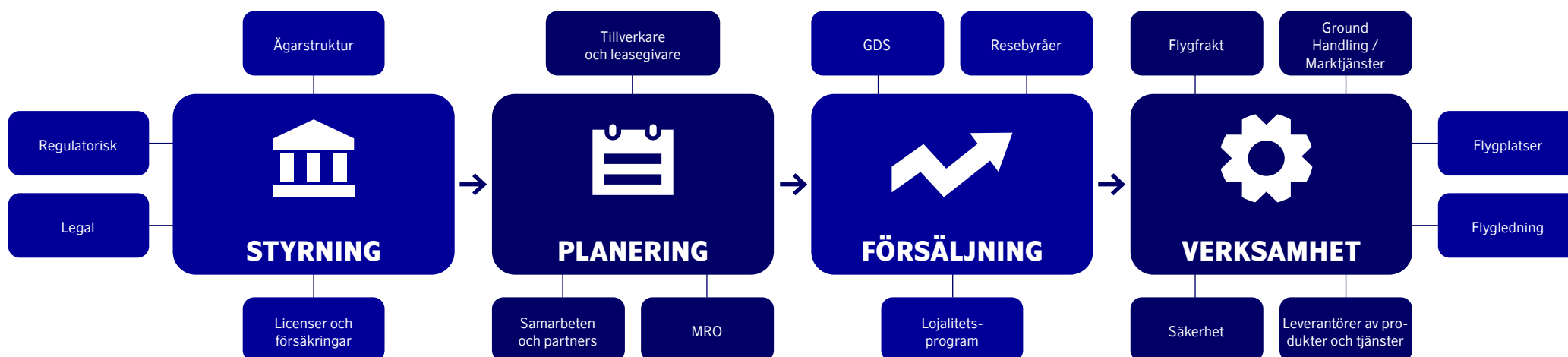
På SAS prioriterar vi hållbarhet i hela leverantörskedjan, som är nära kopplad till vår flygverksamhet. Vi samarbetar med 3 979 leverantörer inom följande kategorier:

- Tillverkare av flygplan och motorer
- Leverantörer av flygplats- och flygtrafiktjänster
- Bränsleleverantörer
- Cateringleverantörer
- IT-leverantörer
- Leverantörer av tekniskt underhåll
- Regionala produktionspartners
- Finansiella tjänster

De flesta av våra leverantörer är strategiskt lokaliserade i de geografiska områden där SAS trafikerar sina linjer. I enlighet med vår operativa modell lägger vi ut marktjänster, regionala produktionspartners, kundtjänst och redovisning till externa leverantörer. Vårt samarbete med dessa partners syftar till att utveckla en mer hållbar flygindustri.

### Leverantörskedjans ansvar

SAS uppförandekod och SAS inköspolicy styr samtliga inköpsaktiviteter. Policyerna ses över årligen av koncernledningen. Vi följer upp och rapporterar aktiviteter efter behov, antingen varje vecka, månad, kvartal eller årligen, för att säkerställa att vårt åtagande om ansvarsfulla inköp upprätthålls.





**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Styrning av leverantörskedjan**

Vår etablerade styrmodell tydliggör leverantörskedjans ansvar, risker och förbättringsområden samt rutiner för hantering av eventuella avvikelser. Ansvaret för att kontinuerligt följa upp våra kritiska leverantörer är centraliserat och standardiserat. Vi kräver att alla SAS leverantörer uppfyller våra prioriterade krav på hållbarhet och socialt ansvar, följer vår inköspolicy och de allmänna villkoren i FN:s Global Compact och andra specifika hållbarhetskrav. Hållbarhet är ett integrerat värderingskriterium i hela SAS inköpsstyrning.

Kriterierna varierar utifrån typ av vara eller tjänst och tillverkningsplats. De kan omfatta faktorer som energieffektivitet, avfallshantering, kollektivavtal, mänskliga rättigheter och barnarbete. Kriterierna granskas och hanteras under både upphandlingsfasen och avtalsperioden.

**Intressentdialog**

Vi har en lång tradition av pågående dialog och samarbete med en rad intressenter och är aktivt engagerade i samhällsfrågor.

SAS lägger stor vikt vid nära samarbeten med kunder, myndigheter, leverantörer och flygplatser för att kunna skapa de förhållanden som krävs för att ta fram lösningar för ett förbättrat hållbarhetsarbete. Vi har också en dialog med parter som söker kunskap, arbetar för förändring eller stödjer SAS på olika sätt, såsom medarbetare, partners, experter, icke-statliga organisationer, forskare och media.

Vi ser på intressentdialogen är som en möjlighet att ta initiativ till meningsfulla diskussioner i aktuella frågor och få input för att ytterligare utveckla SAS kunderbjudanden och hållbarhetsagenda. Som en del av vår strävan att öka förståelsen för flygbranschen deltar vi i olika bransch- och arbetstagarorganisationer.

En uttömmande lista över våra intressenter finns på sidan 23.

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

## &gt; Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## PRODUKTANSVAR



Vi tar ansvar för att upprätthålla de högsta standarderna för produktansvar och följer strikta policyer och relevant lagstiftning som reglerar hälsa och säkerhet, miljöpåverkan, IT-säkerhet och livsmedelssäkerhet. Vi tar också ansvar för att leverera produkter och tjänster som är tillförlitliga och som produceras under etiska förhållanden. SAS kvalitetspolicy är universellt tillämplig på alla SAS produkter och tjänster, och ses kontinuerligt över och granskas årligen av koncernledningen. Aktiviteterna följs noga upp inom ledningssystemet och redovisas efter behov, antingen varje vecka, månad, kvartal eller årligen.

Flygsäkerhet är mycket strängt reglerat och SAS granskas regelbundet av externa parter. De behöriga myndigheterna granskar arbetsvillkoren för flygbolagspersonal inom områden som arbetstid, vilket bidrar till att höja flygsäkerheten.

Punktlighet och regularitet är avgörande aspekter för att utföra passagerartransporter i tid och enligt planerna. SAS övervakar och förbättrar ständigt punktlighet och regularitet, vilket uppskattas mycket av våra kunder. Punktlighet har också en avgörande betydelse för att minska utsläpp.

IT-säkerhet och IT-integritet blir allt viktigare och medför att SAS har ett omfattande program för att säkerställa den höga nivå av IT-säkerhet som krävs. Vi efterlever dessutom EU:s allmänna dataskyddsförordning (GDPR).

## SAS BIDRAR TILL EKONOMISK UTVECKLING

Vår verksamhet bidrar till samhället genom att både direkt och indirekt generera ekonomiskt värde och socialt välstånd i de länder och lokalsamhällen där vi är verksamma.

Vi spelar en aktiv roll i att främja direkta ekonomiska fördelar som arbetsgivare och genom våra köp av varor och tjänster. Under 2022/2023 betalade SAS ut löner om totalt 7 587 MSEK, som omfattade sociala avgifter

om 1 100 MSEK och pensioner om 428 MSEK. Vår målsättning är att betala marknadsmässiga löner till samtliga medarbetargrupper.

SAS tillför ekonomiskt värde genom att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för smidiga transporter av passagerare och gods till, från och inom Skandinavien. Flyget bär kostnaderna för den infrastruktur som krävs, såsom flygplatser, flygledning och säkerhet. Under 2022/2023 uppgick dessa kostnader till 7 376 MSEK för Scandinavian Airlines, varav Scandinavian Airlines bidrog med 1 246 MSEK till säkerhetsrelaterade kostnader.



# OM DENNA RAPPORT

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

> Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Hållbarhetsrapporteringen i SAS Års- och hållbarhetsredovisningar har granskats av externa parter sedan 1996. Rapporten beskriver företagets viktigaste miljö- och samhällsaspekter under räkenskapsåret 2022/2023 som löper mellan den 1 november 2022 och den 31 oktober 2023.

Års- och hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med GRI Standards. FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, ISO 14001 och CDP har också beaktats vid upprättandet av denna rapport. Hållbarhetsdelen av denna rapport har upprättats i enlighet med SAS redovisningsprinciper för hållbarhetsredovisning.

SAS har i enlighet med årsredovisningslagen upprättat en hållbarhetsrapport, som är inkluderad i års- och hållbarhetsredovisningen 2022/2023 men fristående från förvaltningsberättelsen, på sidorna 20–55 och 149–151. Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 56.

Års- och hållbarhetsredovisningen är en viktig del i vårt åtagande att ha en öppen kommunikation med intressenter. Väsentlighetsanalysen uppdaterades 2022 och ”hållbarhetskommunikation” betecknas fortfarande som ett mycket viktigt område för SAS och dess intressenter. SAS-koncernen benämns i hållbarhetsrapporten som SAS. Publiceringsdatum för denna rapport: 7 februari 2024.

## Extern översiktlig granskning: väsentlig hållbarhetsinformation och EU-ETS samt UK ETS

All väsentlig hållbarhetsinformation i års- och hållbarhetsredovisningen 2022/2023 har granskats av KPMG. Revisors bestyrkanderapport finns på sidan 56.

För år 2022 har KPMG verifierat de rapporterade systemen avseende Corsia och EU:s system för handel med utsläppsrätter för flygningar med SK-flightnummer. Verifavia verifierade de rapporterade systemen avseende UK ETS system för handel med utsläppsrätter för flygningar med Connect-flightnummer för kalenderår 2021.

## Externa initiativ

SAS har varit medlem i FN:s Global Compact sedan 2003 och deltar i det nordiska nätverket. Ett kriterium för att publicera företagsinformation på Global Compacts webbplats är en årlig redovisning av framsteg – Communication On Progress (COP). Den senaste redovisningen av SAS information skedde i juni 2022. FN:s Global Compact är en huvudkomponent i SAS uppförandekod och de krav som ställs på företagets leverantörer.

Vi har också valt att använda FN:s mål för hållbar utveckling (globala målen) som ett verktyg för att strukturera vår strategiska hållbarhetsagenda. Se sidan 27 för mer information om vår syn på de globala målen.

Exempel på organisationer som rör hållbarhetsfrågor där SAS är medlem:

- Medlem i IATA:s miljökommitté (SEAC)
- Medlem i Star Alliance Sustainability Committee Strategy Team
- Medlem i och medgrundare till det nordiska initiativet Det hållbara flyget
- Medlem i ”Nordic CEOs for a Sustainable Future”
- Medlem i biobränsleklustret Fossilfritt Flyg 2045
- Medlem i The Nordic Network for Electric Aviation
- Aktiv i den nordiska arbetsgruppen för miljöfrågor inom flyget (N-ALM)
- Deltagande i tre nationella branschorganisationer: NHO Luftfart i Norge, Föreningen Svenskt Flyg i Sverige och Dansk Industri i Danmark.

## Redovisningsprinciper för hållbarhetsrapportering 2022/2023

”SAS” eller ”SAS koncernen” används i hela rapporten vid hänvisning till den övergripande verksamheten.

Hållbarhetsredovisningen omfattar alla enheter inom SAS om inte annat anges.

I fråga om miljöansvar strävar SAS efter att skilja mellan flyg- och markverksamheterna. Därför har följande indelningar gjorts:

- Flygverksamhet med SK-flightnummer. Scope 1
- Marktjänster inom SAS Ground Handling (SGH). SGH utför marktjänster för SAS och andra kunder, såsom andra flygbolag. Scope 1

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

&gt; Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

- Tekniskt underhåll inom SAS Maintenance Production. SAS Maintenance Production utför tekniskt underhåll främst för SAS men även andra kunder, såsom andra flygbolag. Scope 1

- Frakt och posttjänster inom SAS Cargo Group A/S (SCG). Scope 1

- Lokaler som ägs eller hyrs av SAS. Scope 2

SAS legala struktur presenteras på sidan 77.

**Uppföljning av hållbarhetsrelaterade data**

Vi följer löpande upp relevanta nyckeltal för hållbarhet. SAS använder olika delar av Lean-metodiken och uppföljningar av nyckeltalen görs inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller år enligt de specifika behoven.

Som en förberedelse för extern hållbarhetsrapportering finns det datainsamlingsprocesser i ledningssystemet som omfattar alla delar av SAS hållbarhetsagenda. SAS har inte gjort några förändringar under rapporteringsperioden.

## HÅLLBARHETSARBETETS OMFATTNING

Målet med års- och hållbarhetsredovisningen är att lämna all information som krävs för att ge läsaren en gedigen översikt över vårt miljömässiga, samhälleliga och finansiella ansvar.

Det yttersta ansvaret för våra hållbarhetsaspekter, och att införliva dem i den löpande verksamheten, ligger hos koncernledningen. Års- och hållbarhetsredovisningen godkänns av SAS styrelse och SAS koncernledning för publicering. SAS styrelse godkände års- och hållbarhetsredovisningen 2022/2023 i februari 2024.

**Begränsningar**

Huvudprincipen för hållbarhetsrapportering är att alla enheter och företag som kontrolleras av SAS redovisas. Det innebär att hållbarhetsrelaterad data för avyttrade företag som ägdes av SAS under perioden redovisas där så är möjligt. Samma redovisningsprinciper som för finansiell information i årsredovisningen kommer att användas för information i hållbarhetsrapporten.

SAS har ett antal nyckeltal för produktionen (till exempel passagerarkilometer och tonkilometer). Det finns skillnader mellan årsredovisningen och hållbarhetsrapporten i fråga om uppgifter om antal passagerarkilometer. I årsredovisningen används betalda passagerarkilometer (RPK) där betalade passagerare avses, medan i hållbarhetsrapporten används passagerarkilometer (PK) där samtliga passagerare (även ej betalade) avses.

Standarddefinitionerna för miljö- och samhällsdata har tillämpats på hela SAS. Inga av begränsningarna anses ha någon väsentlig betydelse.

**Ändrade redovisningsprinciper och beräkningsprinciper**

Inga.

**Principer för rapportering och beräkning av externa och andra miljörelaterade kostnader**

Om möjligt ska miljörelaterade kostnader baseras på information direkt ur bokföringssystemet. Om detta inte är möjligt, till exempel för beräkningar av vissa avgifter och skatter som ingår i landningsavgifterna, har uppskattningar gjorts baserat på antal passagerare till en viss destination och avgiften eller skatten per passagerare.

**Principer för rapportering och beräkning av miljödata**

Rapporterad miljöinformation bygger på följande beräkningar och/eller faktorer:

- Distans, baserad på beräkningar enligt WGS84 storcirkelmetoden (GCD) mellan referenspunkter på flygplatserna enligt definitionen i nationella luftfartspublikationer (AIP).
- Passagerarvikt för beräkningar av PK tillämpar 100 kg för varje person med handbagage och incheckat bagage. Detta omfattar inte flygande personal.
- Frakt och post, faktisk vikt tillämpas.

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

## &gt; Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

- Bränsledensitet (kg per liter):
  - Jet A/A-1<sup>1</sup>: Faktiskt densitet eller 0,8
  - Diesel: 0,84
  - Bensin: 0,73
  - Eldningsolja: 0,84
- CO<sub>2</sub>-faktor (per viktenhet bränsle):
  - Jet A/A-1<sup>1</sup>: 3,15
  - Diesel: 3,17
  - Bensin: 3,12
  - Eldningsolja: 3,17
  - EI: 90 (gram/kWh baserat på nordisk energimix)
- CO<sub>2</sub>e-faktor (per viktenhet bränsle):
  - Jet A/A-1<sup>2</sup>: 3,18
- Energikonvertering av bränslen (GWh per 1 000 ton):
  - Jet A/A-1: 12,0
  - Diesel: 12,0
  - Bensin: 12,2
  - Eldningsolja: 12,0
- Kväveoxider (NO<sub>x</sub>), faktorer (per viktenhet bränsle)
  - Jet A/A-1<sup>3</sup> Mellan 0,00694 och 0,01932

1) Bränsledensitet och CO<sub>2</sub>-faktor för Jet A/A-1 beräknas enligt godkänd MRV-plan.

2) Utsläppsfaktor 3,18 för CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (DEFRA emissions factors).

3) Varierar per flygplan/motorkombination.

### Koldioxidutsläpp per passagerarkilometer och tonkilometer (frakt) – Scope 1

SAS har valt att tillämpa en beräkningsmetod för att dela mängden bränsle som används för passagerar- och godstransporter före delning av mängden per passagerar- eller tonkilometer (frakt). Metoden

bygger på IATA:s koldioxidkalkylator. Antagandet är att bränsleförbrukningen är proportionerlig till vikten. Passagerarnas bränsleförbrukning är förhållandet total passagerarvikt till total vikt multiplicerat med den totala bränsleförbrukningen. Återstoden allokeras till godstransport.

$$\begin{aligned} \text{Summa passagerarnas} &= \frac{(\text{Passagerarnas totalvikt/totalvikt})}{\text{Bränsleförbrukning}} \times \text{Total bränsleförbrukning} \\ \text{Där totalvikt} &= \frac{\text{Passagerarnas totalvikt}}{\text{Totalvikt för frakt/cargo}} \\ \text{Passagerarnas totalvikt (kg)} &= \frac{(\text{Antal säten} \times 50 \text{ kg})}{(\text{Antal passagerare} \times 100 \text{ kg})} \end{aligned}$$

Beräkningsmetoden allokerar 50 kg per säte som en förutsättning för passagerartransport och samma vikt per passagerare används i alla övriga beräkningar som tillämpas inom branschen.

För flygningar som görs utan passagerare eller gods allokeras alla koldioxidutsläpp till passagerartransport. Det kan röra sig om utbildningsflygningar, positioneringsflygningar mellan linjeflygningar samt flygningar till/från underhåll m.m. Skälet till byte av beräkningsmetod är att uppnå mer exakta beräkningar av koldioxidutsläpp per produktionsenhet. Tidigare beräkningsmetod i medförde allt väsentligt dubbel bokföring, där utsläppen per passagerarkilometer inkluderade det bränsle som användes för frakt/godstransport och vice versa.

### Koldioxid per offererade säteskilometer – Scope 1

För att kunna beräkna koldioxidutsläppen för varje tillgängligt säte är antagandet att varje säte upptas av en passagerare, motsvarande 100 kg. Måttet beräknas genom att dividera de totala koldioxidutsläppen med totalt tillgängliga tonkilometer och sedan multiplicera det med 0,1 (dvs. 100 kg eller 0,1 ton).

### Principer för rapportering och beräkning av medarbetardata

Följande principer för rapportering och beräkning av samhällsdata har tillämpats.

### Antal anställda

I denna rapport baseras antal anställda på antal personer under oktober månad och sjukfrånvarostatistik beräknad för räkenskapsåret. I statistiken ingår medarbetare med ett budgeterat eller faktiskt schema och som var sjuka under perioden. Anställda som har befattningar utanför Skandinavien redovisas under Danmark i rapporteringen.

### Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro rapporteras som antal sjukdagar i relation till antal medarbetare multiplicerat med antal kalenderdagar. Som sjukfrånvaro räknas inte frånvaro på grund av sjuka barn. Långtidssjukskrivningar (mer än 14 dagar) rapporteras som procentandel av total sjukfrånvaro.

# GRI-INDEX

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

> GRI-index

Bestyrkanderapport

### Försäkran om tillämpning

#### Tillämpad GRI 1

#### Tillämplig(a) GRI-sektorstandard(er)

SAS har rapporterat i enlighet med GRI Standards för perioden 1 november 2022–31 oktober 2023.

GRI 1: Grund 2021

Ingen sektorstandard ännu tillgänglig

GRI STANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	AVSTEG		
			UTELÄMNADE KRAV	SKÅL	FÖRKLARING
<b>GENERELLA UPPLYSNINGAR</b>					
GRI 2: Generella upplysningar 2021	<b>Organisationen och dess redovisningsrutiner</b>				
2-1	Information om organisationen	77			
2-2	Enheter som omfattas av hållbarhetsredovisningen	50			
2-3	Redovisningsperiod, frekvens och kontaktperson	50, 58, 155			
2-4	Förändringar i tidigare rapporterad information	51			
2-5	Extern bestyrkande	50, 56			
	<b>Verksamheter, aktiviteter och medarbetare</b>				
2-6	Aktiviteter, värdekedja och andra affärsförbindelser	3, 47–48, 58–61			
2-7	Medarbetare	40, 52, 106	2-7-b-iii	Inte tillämpbar	Inga icke-garanterade timanställda.
2-8	Medarbetare som inte är anställda	40	Arbetsformer och metoder	felaktig	Information otillgänglig
	<b>Styrning</b>				
2-9	Sammansättning och struktur för styrning	78–90			
2-10	Nominering och val av högsta styrande organ	80–81			
2-11	Ordförande för högsta styrande organ	89			
2-12	Högsta styrande organets roll gällande översyn av hantering av påverkan	24, 41, 43–44, 51, 80, 82			
2-13	Delegering av ansvar för att hantera påverkan	43, 51, 86			
2-14	Högsta styrande organets roll gällande hållbarhetsrapportering	24, 51			
2-15	Intressekonflikter	81, 89			
2-16	Kommunikation av kritiska angelägenheter	44			
2-17	Samlad kunskap hos det högsta styrande organet	80			
2-18	Utvärdering av det högsta styrande organets arbete	80			
2-19	Ersättningspolicy	84–86			
2-20	Process för att fastställa ersättningar	84–86			
2-21	Årlig total ersättningsgrad	Ersättningsrapport, tillgänglig på sasgroup.net			
	<b>Strategi, policyer och rutiner</b>				
2-22	Uttalande om strategi för hållbar utveckling	9–11			
2-23	Åtaganden gällande ansvarsfullt företagande (Policy commitments)	41, 43, 46–48, 70–71			
2-24	Förankring av åtagandena i verksamhet och affärsrelationer	25, 38, 43, 46–48, 71			
2-25	Processer för att minska negativ påverkan	44			
2-26	Mekanismer för att söka råd och ta upp farhågor	44			
2-27	Efterlevnad av lagar och förordningar	37, 66			
2-28	Medlemskap i organisationer	50			

Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

> GRI-index

Bestyrkanderapport

GRISTANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	AVSTEG		
			UTELÄMNADE KRAV	SKÅL	FÖRKLARING
	<b>Intressentengagemang</b>				
	2-29 Metoder för intressentengagemang	22–25, 48			
	2-30 Kollektivavtal	39, 69			
	<b>VÄSENTLIGA FRÅGOR</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-1 Process för att fastställa väsentliga frågor	24–25			
	3-2 Lista med väsentliga frågor	24			
	<b>EKONOMISKT RESULTAT</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	58–66			
GRI 201: Ekonomiskt resultat 2016	201-1 Genererat och distribuerat direkt ekonomiskt värde	75, 94			
	<b>ANTI-KORRUPTION</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	25, 41, 46			
GRI 205: Anti-korruption 2016	205-1 Verksamheter utvärderade med avseende på korruptionsrisker	67-74			
	<b>KONKURRENSBEGRÄNSANDE BETEENDE</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	37, 46, 66			
GRI 206: Konkurrensbegränsande beteende 2016	206-1 Legala fall gällande konkurrensbegränsande praxis, konkurrenslagstiftning och dominerande marknadsställning	66			
	<b>UTSLÄPP</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	21, 25, 27–35, 37, 43, 50-51			
GRI 305: Utsläpp 2016	305-1 Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	25, 29, 30, 52			
	305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)	25, 51–52			
	305-4 Utsläppsintensitet av växthusgaser	30			
	305-7 Kväveoxider (NOx), svaveldioxid (SOx) samt andra betydande luftutsläpp	29, 30, 52			
	<b>AVFALL</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	24, 35, 48			
GRI 306: Avfall 2020	306-3 Genererat avfall	35			
	<b>BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN MILJÖKRITERIER</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	35, 44, 47–48, 50, 70			
GRI 308: Bedömning av leverantörer utifrån miljökriterier 2016	308-1 Nya leverantörer som granskats enligt miljökriterier	47			
	<b>ARBETSMILJÖ</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	21–22, 24–25, 40–41			
GRI 403: Hälsa och säkerhet 2018	403-3 Företagshälsovård	40, 49			
	403-4 Medarbetardeltagande, konsultation och kommunikation gällande hälsa och säkerhet	38–40			
	403-9 Arbetsrelaterade skador	41, 52, 70			

- Hållbarhet
- Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- > [GRI-index](#)
- Bestyrkanderapport

GRI STANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	UTELÄMNAD KRAV	AVSTEG	
				SKÄL	FÖRKLARING
<b>MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	24–25, 38–39		
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter 2016	405-1	Mångfald i ledningar och bland medarbetare	39, 80	405-1-a-ii, 405-1-b-ii	Information otillgänglig/ ofullständig
<b>TRÄNING OCH UTBILDNING</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	25, 40		
GRI 404: Träning och utbildning 2016	404-1	Genomsnittlig utbildning i timmar per år och anställd	40	404-1-a-i & ii	Information otillgänglig/ ofullständig
<b>BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN SOCIALA KRITERIER</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	47–48, 71		
GRI 414: Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier 2016	414-1	Nya leverantörer som granskats enligt sociala kriterier	47		
<b>KUNDENS HÄLSA OCH SÄKERHET</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	49, 69–70		
GRI 416: Kundens hälsa och säkerhet 2016	416-1	Utvärdering av hälso- och säkerhetseffekter av produkter	n/a	416-1	Information otillgänglig/ ofullständig
<b>INNOVATION OCH DIGITALISERING</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	25		
	Egen upplysning	Innovation och digitalisering	25		



# BESTYRKANDERAPPORT

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

> Bestyrkanderapport

Revisors rapport över översiktlig granskning av SAS AB hållbarhetsrapport och yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Till SAS AB, org. nr 556606-8499

## Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören för SAS AB att översiktligt granska SAS AB hållbarhetsrapport för räkenskapsåret 2022-11-01 – 2023-10-31. SAS AB har definierat hållbarhetsrapportens omfattning som även utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidan 1.

## Styrelsens och den verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsrapporten inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna definieras på sidan 50 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av riktlinjerna för hållbarhetsredovisning utgivna av GRI (The Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsrapporten, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsrapport som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

## Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsrapporten grundad på vår översiktliga granskning samt uttala oss om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den presenterade historiska informationen och omfattar ingen framåtriktad information.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information (omarbetad). En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vår granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten har skett enligt FARs uttalande RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och undersökning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till SAS AB enligt god revisors sed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och undersökning enligt RevR 12 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 och undersökning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Våra granskningsåtgärder grundas på de kriterier som har definierats av styrelsen och verkställande direktören enligt ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsrapporten.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra slutsatser nedan.

## Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats. Stockholm den 6 februari 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson  
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman  
Specialistmedlem i FAR



*Förvaltnings-  
berättelse*

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

### Sammanfattning av 2022/2023

- Årets intäkter: 42 043 (31 824) MSEK
- Totalt antal passagerare ökade med 32,5 % och uppgick till 23,7 miljoner
- Enhetsintäkten (PASK) ökade med 8,1 %<sup>1</sup>
- Enhetskostnaden (CASK) minskade med 4,5 %<sup>2</sup>
- Resultat före skatt uppgick till -5 516 (-7 846) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -5 661 (-7 941) MSEK
- Årets resultat uppgick till -5 701 (-7 048) MSEK

1) Valutajusterad.

2) Valutajusterad och exklusive flygbränsle.

SAS gjorde viktiga framsteg med sin transformationsplan SAS FORWARD och chapter 11-processen i USA. SAS har bland annat slutfört förhandlingarna med leasegivare som förväntas bidra till årliga kostnadsbesparingar om åtminstone 1 miljard SEK samt säkrat kapital för sin exitfinansiering om sammanlagt cirka 13,2 miljarder SEK.

Styrelsen och verkställande direktören för moderföretaget SAS AB avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för SAS AB och SAS-koncernen för verksamhetsåret 2022/2023 (1 november 2022–31 oktober 2023). SAS AB har säte i Stockholm och adressen till huvudkontoret är Frösundaviks allé 1, Solna, Sverige. Organisationsnumret är 556606-8499. Bolaget bedriver flygverksamhet, inklusive

marktjänster, tekniskt underhåll och frakt, i ett skandinaviskt och internationellt nätverk.

### Marknadsutveckling 2022/2023

Under 2022/2023 ökade det totala antalet passagerare som reste med SAS med 32,5 %, och uppgick till 23,7 miljoner.

SAS reguljärtrafik på interkontinentala linjer ökade med 48,1 %, inom Europa och mellan Skandinavien ökade trafiken med 32,6 % och på inrikeslinjerna 22,9 %.

SAS charterkapacitet ökade med 5,5 % och antalet passagerare som reste med SAS charter ökade med 13,8 % och uppgick till 955 000. RPK för chartertrafik ökade med 14,6 % och kabinfaktorn ökade med 7,3 procentenheter och uppgick till 91,5 %.

Den valutajusterade yelden minskade under räkenskapsåret med 0,2 % och den valutajusterade enhetsintäkten (PASK) ökade med 8,1 % jämfört med föregående år. SAS valutajusterade enhetskostnad exklusive flygbränsle minskade med 4,5 %.

### Punktlighet och regularitet

SAS punktlighet avseende ankomster (P15) under 2022/2023 minskade till 71,4 % (75,3) och SAS regularitet ökade till 98,3 % (95,8).

### SAS TRAFIKUTVECKLING

SAS reguljärtrafik	2022/2023	2021/2022	Förändring
Antal passagerare (000)	22 726	17 029	33,5 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	29 964	22 058	35,8 %
ASK, säteskilometer (milj.)	39 736	31 688	25,4 %
Kabinfaktor	75,4 %	69,6 %	5,8 <sup>1</sup>
Valutajusterad passageraryield, SEK	1,08	1,08	-0,2 %
Valutajusterad enhetsintäkt, PASK, SEK	0,81	0,75	8,1 %

	2022/2023 vs. 2021/2022	
Geografisk utveckling, reguljärtrafik	RPK	ASK
Interkontinentalt	48,1 %	33,6 %
Europa/Intraskand	32,6 %	24,9 %
Inrikes	22,9 %	13,0 %

SAS chartertrafik	2022/2023	2021/2022	Förändring
Antal passagerare (000)	955	839	13,8 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	2 589	2 259	14,6 %
ASK, säteskilometer (milj.)	2 830	2 683	5,5 %
Kabinfaktor	91,5 %	84,2 %	7,3 <sup>1</sup>

SAS totala trafik (reguljär och charter)	2022/2023	2021/2022	Förändring
Antal passagerare (000)	23 681	17 868	32,5 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	32 553	24 317	33,9 %
ASK, säteskilometer (milj.)	42 566	34 371	23,8 %
Kabinfaktor	76,5 %	70,7 %	5,7 <sup>1</sup>
Valutajusterad enhetskostnad, CASK, exkl. flygbränsle	-0,71	-0,74	-4,5 %

1) Siffror i procentenheter

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

**Framsteg med SAS FORWARD och chapter 11**

SAS gör framsteg med SAS FORWARD, den omfattande transformationsplan som bolaget lanserat för att kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig aktör i den globala flygbranschen. Den 5 juli 2022 inledde SAS AB, och vissa av dess dotterbolag, en domstolsprocess i USA genom en ansökan om att inleda ett frivilligt chapter 11-förfarande. Processen ger SAS juridiska verktyg för att stärka sin finansiella ställning och accelererar arbetet med SAS FORWARD, samtidigt som verksamheten fortsätter som vanligt i flygbolaget.

Chapter 11-processen är en juridisk process under tillsyn av det amerikanska federala domstolssystemet och som ett flertal stora internationella flygbolag baserade utanför USA har haft framgång med under åren för att minska sina kostnader och genomföra finansiella rekonstruktioner. SAS verksamhet påverkas inte av chapter 11-processen och SAS fortsätter tillhandahålla den service som kunderna är vana vid.

SAS förväntar sig att ha tillräcklig likviditet för att stödja verksamheten och uppfylla de fortsatta affärsförpliktelseerna. SAS har också säkrat så kallad debtor-in-possession ("DIP")-finansiering, som ger SAS en stark finansiell ställning för att fortsätta den löpande verksamheten genom chapter 11-processen. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process. Under året offentliggjorde SAS en överenskommelse med Castl lake avseende ett nytt DIP-lån om 500 miljoner USD (~5,5 miljarder SEK), i syfte att bland annat refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån från Apollo Global Management, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden. Efter

räkenskapsårets slut ingick SAS och Castl lake följaktligen ett DIP låneavtal, som slutligt godkändes av den amerikanska domstolen den 21 november, samt återbetalade sitt ursprungliga DIP-lån som tillhandahållits av Apollo Global Management.

Under året har SAS slutfört förhandlingarna med leasegivare inom ramen för chapter 11-processen. SAS har ingått avtal med sammanlagt 15 leasegivare, vilka står för 59 flygplan, varav sju wide body- och 52 narrow body-flygplan. Genom de ändrade leasingavtalen förväntas SAS att nå de uppsatta målen för kostnadsbesparingar om minst 1,0 miljarder SEK i minskade utgifter för flygplansleasing och årliga kassaflödespåverkande poster relaterade till flygplansfinansiering. Detta utgör en viktig del i att uppnå de årliga kostnadsbesparingarna om 7,5 miljarder SEK till räkenskapsåret 2025/2026, som en del av SAS FORWARD-planen. De ändrade leasingavtalen kräver att rekonstruktionsplanen i chapter 11-processen godkänns och träder i kraft.

Under första halvåret förnyade SAS även ett mångårigt avtal med Amadeus, ett av bolagets viktigaste rese- teknikföretag. Avtalet kommer att leverera effektivitet inom distributions- och IT-området, i linje med målen i SAS FORWARD-planen, och säkerställer att SAS fortsätter att ligga i framkant av teknikutvecklingen.

SAS nådde en viktig milstolpe i chapter 11-processen under årets fjärde kvartal. Den 3 oktober offentliggjorde SAS att investerarna Castl lake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med danska staten, utsetts som det vinnande budkonsortiet i SAS anskaffningsprocess för exitfinansiering. Efter räkenskapsåret slut, den 4 november 2023, offentliggjorde SAS att bolaget följaktligen ingått ett investeringsavtal med det

vinnande budkonsortiet. Investeringsavtalet innebär en investering i det rekonstruerade SAS om sammanlagt 1 200 miljoner USD (~13,2 miljarder SEK), bestående av 475 miljoner USD (~5,225 miljarder SEK) i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD (~7,975 miljarder SEK) i säkerställda konvertibla skuldebrev. Den överenskomna investeringsstrukturen kommer att resultera i en ägarstruktur efter rekonstruktionen (baserat på total aktieinvestering men före konvertering av de konvertibla skuldebreven) där:

(i) Castl lake innehar cirka 32,0 % av aktierna och 55,2 % av de konvertibla skuldebreven,

(ii) den danska staten innehar cirka 25,8 % av aktierna och 30,0 % av de konvertibla skuldebreven,

(iii) Air France-KLM innehar cirka 19,9 % av aktierna och 4,8 % av de konvertibla skuldebreven,

(iv) Lind Invest innehar cirka 8,6 % av aktierna och 10,0 % av de konvertibla skuldebreven, och

(v) de återstående cirka 13,6 % av aktierna kommer att fördelas mellan och innehas av vissa borgenärer som kan komma att erhålla ersättning i aktier.

Investeringsavtalet innehåller de slutliga villkoren för investerarnas kapitalinvestering samt de huvudsakliga villkoren för de säkerställda konvertibla skuldebreven och SAS chapter 11-plan för rekonstruktion. Den amerikanska domstolen godkände investeringsavtalet den 21 november.

Den överenskomna exittransaktionen är fortsatt villkorad av godkännande i samband med fastställandet av chapter 11-planen.

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Den 23 januari 2024 lämnade SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen, som bland annat innehåller finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS. SAS har för närvarande som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet av 2024, för att därefter erhålla regulatoriska godkännanden och sannolikt genomföra en svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Som ett resultat av denna process förväntar sig SAS att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB efter chapter 11-processen är slutförd. Samtliga av SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas vidare bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med chapter 11-processens slutförande. Eventuell utbetalning av ersättning till borgenärer kommer att ske först efter att transaktionen slutförts och villkoren för utbetalning till borgenärer uppfyllts. SAS förväntar sig för närvarande att slutföra chapter 11-processen omkring halvårsskiftet 2024.

**Antagande om fortsatt drift**

SAS vill betona att det inte finns några garantier för att SAS FORWARD kommer att slutföras framgångsrikt genom chapter 11-processen. Om den förväntade ansvarsfördelningen, konverteringen av skuld och ny kapitalanskaffning inte slutföras som planerat, kommer SAS inte att kunna bära den befintliga kapitalstrukturen och nuvarande likviditetsnivåer och det kan inte uteslutas att SAS kan bli oförmöget att möta dess förpliktelser när de förfaller på längre sikt. Trots den ovan beskrivna situationen, bedömer styrelsen

att koncernen har tillräcklig likviditet, inklusive DIP-finansieringen, för att fortsätta sin verksamhet under åtminstone de kommande 12 månaderna, och fortsätter därför att tillämpa principen om fortsatt drift vid upprättandet av de finansiella rapporterna.

**Resultat november 2022–oktober 2023**

SAS genererade ett rörelseresultat om -2 705 (-3 332) MSEK. Resultatet före skatt uppgick till -5 516 (-7 846) MSEK och resultatet efter skatt uppgick till -5 701 (-7 048) MSEK. Årets skatt uppgick till -185 (798) MSEK.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 802 MSEK samt en negativ effekt på rörelsekostnaderna om 1 912 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 1 110 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 2 809 MSEK vilket främst är hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder som hade en kostnad om 154 MSEK jämfört med föregående år då kostnaden uppgick till 2 906 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 1 699 MSEK på resultat före skatt.

**RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING**

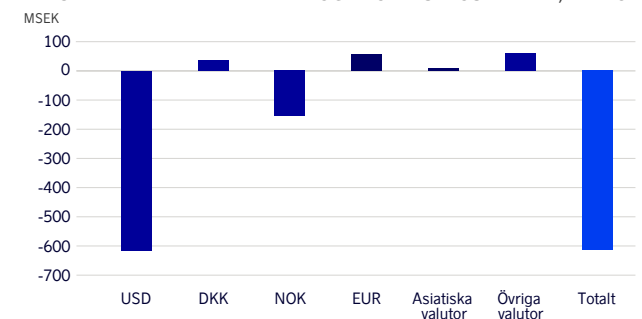
MSEK	Nov- okt 22-23	Nov- okt 21-22	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter (Valutajust.)	Förändring mot fg år
<b>Resultaträkning</b>					
Intäkter	42 043	31 824	10 219	802	9 417
Totala rörelsekostnader	-44 748	-35 156	-9 592	-1 912	-7 680
Rörelseresultat (EBIT)	-2 705	-3 332	627	-1 110	1 737
Resultat före skatt (EBT)	-5 516	-7 846	2 330	1 699	631

**VALUTAPÅVERKAN MELLAN ÅREN**

	2022–2023 jmf 2021–2022	2021–2022 jmf 2020–2021
MSEK	Nov–okt	Nov–okt
Intäkter	802	579
Personalkostnader	-176	-125
Övriga kostnader	-1 240	-693
Omräkning av rörelsekapital	76	-701
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	-572	641
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-1 110</b>	<b>-299</b>
Finansnetto	2 809	-3 103
<b>Resultat före skatt</b>	<b>1 699</b>	<b>-3 402</b>

**VALUTAKURSEFFEKTER I ÅRETS RESULTAT**

MSEK	2022–2023 Nov–okt	2021–2022 Nov–okt
Omräkning av rörelsekapital	-212	-284
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	11	579
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-201</b>	<b>295</b>
Valutakurseffekt på koncernens finansiella nettoskuld/fordran	-102	-2 911
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-303</b>	<b>-2 616</b>

**VALUTAPÅVERKAN PÅ INTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER, NETTO**

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

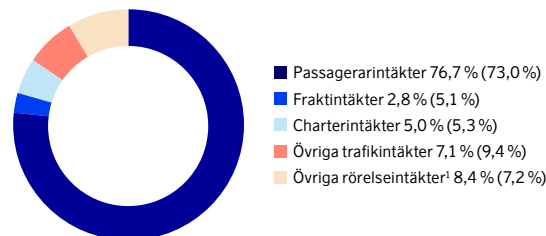
**Intäkter**

Intäkterna uppgick till 42 043 (31 824) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 9 417 MSEK högre än motsvarande föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion samt ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 36 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 6 194 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 2 327 MSEK. Den lägre yelden gav en negativ effekt om -69 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 518 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 391 MSEK högre än föregående års period. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 68 MSEK lägre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 1 160 MSEK högre jämfört med föregående år, främst på grund av den negativa justering av intäkter samt avsättning på 1,1 miljarder SEK som gjordes under föregående års räkenskapsår för uppskattade kompensationskrav från kunder för inställda flygningar i samband med pilotstrejken i juli månad 2022. Intäkterna har också ökat till följd av högre intäkter från försäljning av EuroBonus-poäng och andra volymrelaterade intäkter.

**INTÄKTSFÖRDELNING 2022/2023**

1) Ground Handling-tjänster, tekniskt underhåll, terminal- och speditionstjänster, försäljningskommissioner och avgifter, försäljning ombord samt övriga rörelseintäkter.

**Operativa och finansiella kostnader**

Personalkostnader uppgick till -8 072 (-7 086) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 809 MSEK jämfört med föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -10 940 (-8 511) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 21 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 2 471 MSEK. Ett lägre flygbränslepris hade en positiv påverkan på kostnaderna om 1 602 MSEK. Kostnaden för emissionsrätter ökade med 720 MSEK jämfört med föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -3 800 (-2 855) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 28 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

Övriga externa kostnader uppgick till -17 659 (-12 058) MSEK, se not 4. Jämfört med föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 4 521 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för försäljning och distribution, kostnader för wet lease samt tekniskt underhåll. Valutajusterade

försäljnings- och distributionskostnader ökade med 640 MSEK främst till följd av högre volymer. Kostnader för wet lease ökade med 629 MSEK (valutajusterade). Kostnaderna för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 1 088 MSEK till följd av högre volymer samt ökade priser.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -4 440 (-4 763) MSEK, en minskning med 323 MSEK jämfört med föregående år. Se not 5.

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -2 811 (-4 514) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 1 703 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder som hade en kostnad om 154 MSEK jämfört med föregående år då kostnaden uppgick till 2 906 MSEK. Ränteintäkterna uppgick till 1 016 MSEK jämfört med föregående år då ränteintäkterna uppgick till 219 MSEK. Räntekostnaderna uppgick till 3 641 MSEK jämfört med 1 686 MSEK föregående år. Ökningen härrör främst ökade kostnader till följd av DIP-finansieringen. Övrig förändring om 109 MSEK består främst av annan valutaomvärdering. Se not 8.

Rörelseresultatet uppgick till -2 705 (-3 332) MSEK och resultatet före skatt uppgick till -5 516 (-7 846) MSEK.

Årets resultat uppgick till -5 701 (-7 048) MSEK och periodens skatt till -185 (798) MSEK. Årets skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulder samt förändring av temporära skillnader.

Jämfört med föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 802 MSEK

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

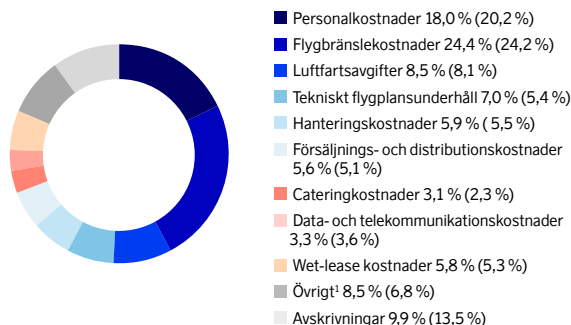
Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 1 912 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet negativt om 1 110 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 2 809 MSEK vilket främst är hänförligt till valutaomvärdering av leasingkulder som hade en kostnad om 154 MSEK jämfört med föregående år då kostnaden uppgick till 2 906 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv netto-påverkan om 1 699 MSEK på resultat före skatt.

#### SAS KOSTNADSFÖRDELNING, 2022/2023



<sup>1</sup>) Fastighetskostnader, passagerarkostnader på marken, frakt och administrativa kostnader mm.

#### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick till 145 (95) MSEK och avser sale and leasebacktransaktioner av åtta A320 och en motor, samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11. Föregående år bestod främst av reavinst från försäljning av tre 737-800 flygplan, sale and leaseback transaktioner av nio A320 flygplan och åtta reservmotorer samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11.

Resultat före skatt och jämförelsestörande poster, MSEK	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Resultat före skatt	- 5 516	-7 846
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-160	88
Realisationsresultat <sup>1</sup>	15	-183
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-5 661</b>	<b>-7 941</b>

<sup>1</sup>) Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om -15 (170) MSEK, varav sale and leaseback -14 (97) MSEK. Realisationsresultatet inkluderar också försäljning dotterföretag om 0 (13).

#### BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL POSITION Tillgångar

Immateriella och materiella tillgångar minskade med 4 123 MSEK sedan 31 oktober 2022. I förändringen ingår årets investeringar 4 012 MSEK, avskrivningar om -1 118 MSEK, försäljningar om -4 341 MSEK samt övriga effekter om -2 676 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 1 023 MSEK samt leveransbetalningar för åtta A320 flygplan om 2 701 MSEK som sålts och leasats tillbaka. Övriga investeringar uppgick till 288 MSEK och består främst av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar återlämning av leasekontrakt avseende två A350 i chapter 11 om cirka -3 000 MSEK samt omräkningsdifferenser om drygt 270 MSEK.

Nyttjanderättstillgångar minskade med 676 MSEK. Nya leasingavtal uppgick till 3 024 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för åtta A320, tre stycken E195 samt en reservmotor. Förändringar i indexering och modifieringar samt återlämning av leasekontrakt minskade tillgångarnas netto med 372 MSEK och avskrivningar uppgick till -3 322 MSEK. Valutaomvärdering har påverkat med -6 MSEK.

Finansiella tillgångar minskade med 1 421 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 225 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulder samt förändring av temporära skillnader. Inga underskott är aktiverade under året.

Kortfristiga fordringar ökade med 1 052 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till spärrade bankmedel.

Likvida medel uppgick till 6 160 (8 654) MSEK per 31 oktober 2023. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 3 892 (3 847) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 35 % (60 %) av SAS fasta kostnader.

#### Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 6 872 MSEK till -6 110 MSEK. Minskningen härrörde främst från årets resultat om -5 701 MSEK och negativa aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 1 359 MSEK. Förändringar i kassaflödessäkringar påverkade det egna kapitalet positivt om 135 MSEK.

Långfristiga skulder minskade med 5 008 MSEK och kortfristiga skulder ökade med 4 567 MSEK. Den totala minskningen av skulderna var 441 MSEK och var främst hänförlig till amorteringar, valutaomvärdering, samt återlämning av två A350 i chapter 11. Minskningen dämpades av nyupplåning, upplupen ränta samt ökade trafikavräkningskulder.

#### Räntebärande skulder

Den 31 oktober 2023 uppgick den räntebärande skulden till 42 492 (45 519) MSEK, en minskning med 3 027 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Nyupplåning och amorteringar var 1 585 MSEK respektive 3 179 MSEK. Nya leasar och amorteringar av leasingkulder uppgick till 3 289 MSEK respektive 2 796 MSEK.

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

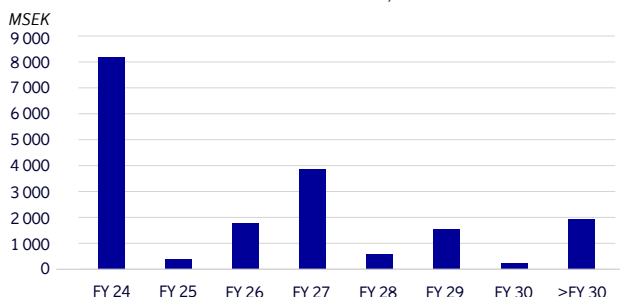
Koncernledning

Återlämning av leasekontrakt i chapter 11 har minskat skulderna med drygt 3 600 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulderna med cirka 500 MSEK och andra poster, främst upplupen ränta har netto ökat skulderna med cirka 1 300 MSEK.

## NEDBRYTNING AV SAS RÄNTEBÄRANDE SKULDER, 31 OKTOBER 2023

Skuld	Not	MSEK
Förlagslån	22	1 569
Flygplansfinansierande skulder	22	7 480
Statligt garanterade lån	22	5 045
DIP-finansiering	22	4 813
Övriga lån	22	824
Leasingskulder	23	21 427
Kortfristiga skulder	22	1 333
<b>Totalt</b>		<b>42 491</b>

## RÄNTEBÄRANDE SKULDERS AMORTERING, 31 OKTOBER 2023



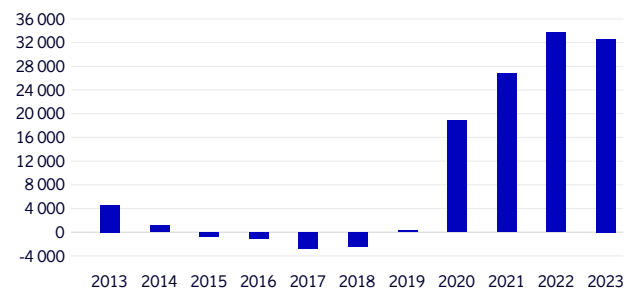
## Finansiell nettoskuld

Den 31 oktober 2023 uppgick den finansiella nettoskulden till 32 634 (33 657) MSEK, en minskning med 1 023 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Minskningen beror främst på det positiva kassaflödet före finansieringsverksamheten om 2 531 MSEK samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11 som minskade skulderna med drygt 3 600 MSEK. Minskningen motverkas av en

negativ effekt på nya leasingskulder om 3 289 MSEK, upplupen ränta med cirka 1 500 MSEK samt negativ valutaomvärdering om cirka 400 MSEK.

## FINANSIELL NETTOSKULD

MSEK



## Kassaflödesanalys

Kassaflödet uppgick till -2 504 (4 375) MSEK. Likvida medel uppgick till 6 160 MSEK, jämfört med 8 654 MSEK per 31 oktober 2022.

## Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under året till 242 (-183) MSEK.

Rörelsekapitalförändringen var positiv och uppgick till 2 185 (1 955) MSEK. Årets positiva utfall beror främst på en ökad trafikavräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning.

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 2 427 (1 772) MSEK.

## Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 4 069 (5 093) MSEK och avser främst flygplan 4 012 (5 093) MSEK samt förvärvat dotterbolag om 57 (0) MSEK som äger tre fastigheter av mindre redovisat värde i anslutning till Kastrup vilka tidigare hyrts av SAS.

Årets investeringar i flygplan består av åtta A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Under året har en motor sålts och åtta A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 4 173 (5 842) MSEK.

## Finansieringsverksamheten

Nyupplåningar var 1 585 (8 515) MSEK medan amorteringar uppgick till 3 179 (3 359) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 2 796 (2 820) MSEK.

## Nyckeltal

Per 31 oktober 2023 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -7 %, en förbättring med 1 procentenheter sedan 31 oktober 2022. Ökningen är främst hänförlig till ett förbättrat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 35 % (60 %) vid utgången av året. Då SAS under november 2023 erhållit nytt DIP-lån från Castlelake samt säkrat exitfinansiering har det kontrakterade lånelöfte som ingick i den finansiella beredskapen per sista oktober 2023 (MUSD 350 i DIP-lån hos Apollo) lämnats tillbaka. En lägre kassaposition samt högre fasta kostnader var anledningen till förändring i nyckeltalet.



## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Den finansiella nettoskulden/justerad EBITDA per 31 oktober 2023 uppgick till 20,4x. Per 31 oktober 2022 var nyckeltalet 23,3x.

Per 31 oktober 2023 uppgick soliditeten till -11 %, jämfört med 1 % per 31 oktober 2022. Försämringen beror främst på ett minskat eget kapital till följd av årets negativa resultat.

### Kreditvärdighet

SAS kreditvärderas av det japanska ratinginstitutet Rating and Investment Information Inc (R&I) med ett kreditbetyg D. De tidigare kreditvärderingarna från Moody's och Standard & Poor's har dragits tillbaka.

### Finansiella mål och utdelningspolicy

SAS övergripande finansiella mål är att skapa värde för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med kunderbudandet, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa grunden för långsiktigt hållbar lönsamhet.

SAS verkar i en kapitalintensiv industri som kräver en optimerad kapitalstruktur. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål. Dessa är:

#### SAS finansiella mål är:

- Avkastningen på investerat kapital (ROIC) efter skatt ska överstiga den genomsnittligt vägda kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel
- En finansiell nettoskuld/justerad EBITDA ska motsvara en multipel om mindre än tre och en halv (3,5x)
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

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

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

Målet för den finansiella beredskapen är att ha en likvid beredskap om åtminstone 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Detta täcker normalt SAS trafikavräkningsskuld och motsvarar även myndighetskrav kring tillgänglig likviditet.

#### BERÄKNING AV ROIC

MSEK	Oktober 2023
EBIT, 12 månader	-2 705
Teoretisk skatt	579
<b>Totalt</b>	<b>-2 126</b>
Eget kapital, genomsnitt	-3 557
Finansiell nettoskuld, genomsnitt	32 131
<b>Investerat kapital</b>	<b>28 574</b>
<b>ROIC</b>	<b>-7 %</b>

#### BERÄKNING AV FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

##### MSEK

Finansiell nettoskuld, genomsnitt	32 131
Justerad EBITDA, 12-månader	1 572
<b>Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA</b>	<b>20,4</b>

#### BERÄKNING AV FINANSIELL BEREDSKAP

##### MSEK

Likvida medel	6 160
Outnyttjade kreditfaciliteter	3 892
<b>Totalt</b>	<b>10 052</b>
Totala övriga externa kostnader	-25 729
Finansnetto exklusive valutaförändringar på leasingkulder	-2 664
<b>Totalt</b>	<b>-28 393</b>
<b>Finansiell beredskap</b>	<b>35 %</b>

### Utdelningspolicy

SAS övergripande mål är att skapa värde för aktieägarna. Utdelning förutsätter att bolagsstämman beslutar därom, samt att SAS AB har utdelningsbara medel. Utdelning kan ges först när värde skapats. Detta genom att SAS avkastning på investerat kapital (ROIC) överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC). Hänsyn ska även tas till koncernens finansiella ställning, resultat och förväntade utveckling, investeringsbehov samt relevanta konjunkturförhållanden. Utdelningsbeloppet ska bland annat ta i beaktande restriktioner i koncernens rätt att betala ut utdelningar till aktieägarna. Utdelningspolicyn strävar efter en långsiktigt hållbar utdelning.

SAS har under tidigare räkenskapsår tagit emot olika former av statligt stöd med anledning av covid-19-pandemin med villkor att SAS inte delar ut medel till sina aktieägare. Europeiska kommissionens godkännande av

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

det stöd som omfattas av SAS rekapitaliseringsplan från 2020 är bland annat förenat med ett sådant förbud mot utdelningar till aktieägarna. Förbudet upphör att gälla då de instrument som staterna tecknat inom ramen för SAS rekapitaliseringsplan till fullo har lösts in eller sålts.

**Moderföretaget**

Moderföretaget SAS AB har en begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 872 (426) MSEK och rörelsekostnader uppgick till -1 068 (-560) MSEK. Finansnettot uppgick till 479 (213) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -1 840 (-2 788) MSEK. Årets resultat uppgick till -1 557 (-2 709) MSEK.

**FINANSIERING OCH KAPITALHANTERING****Finansiering**

SAS kan använda banklån, kapitalmarknadsprodukter, exportkrediter samt leasing som finansieringskällor.

Vid flygplanstransaktioner är finansieringsmetoden en mycket viktig faktor som beaktas tillsammans med restvärdesrisker och finansieringskostnader. Årets nyupplåning uppgick till 1 585 (8 515) MSEK och avsåg upplåning med ägda utsläppsrätter som säkerhet.

**Flygplansflottan**

Flygplansflottan består av Airbus A320-familjen, Airbus A330/350, Embraer E195-100 samt Boeing 737NG. Därtill wet leasar SAS 31 flygplan genom strategiska samarbetspartners. SAS utvecklar och planerar för att ha fyra operationella plattformar; SAS Scandinavia, SAS Connect, SAS Link och Wet lease. Flygplansflottan är SAS största materiella tillgång. SAS skriver av ägda flygplan på 20 år med ett återstående restvärde på 10 % exklusive flygplansmotorer. Flygplansmotorer skrivs av på cirka åtta år. Underhåll på leasade flygplan avsätts löpande relaterat till användningen medan underhåll på ägda flygplan

aktiveras och skrivs av. Passagerarflygplan används normalt cirka 20–25 år i kommersiell passagerartrafik, men flygplan som underhålls väl kan användas längre. Efter att ett flygplan tas ur trafik finns det fortfarande värden i reservdelar och motorer.

**Finansiering av flygplansorder**

SAS har per 31 oktober 2023 flygplansorder på 18 Airbus A320neo, två Airbus 350 samt en Embraer E195-100 för leverans fram till 2025. Vid finansiering av flygplan använder SAS en kombination av leasing samt säkrade banklån och kreditfaciliteter. SAS ambition är att ha en balans mellan ägda och leasade flygplan ur ett kostnads-, risk- och flexibilitetsperspektiv. Vid ägande avser SAS använda en mix av banklån, leasinglån samt bankfaciliteter. Vid leasing, som kan innebära sale and leaseback-avtal, säljs flygplanen ofta vid leverans och hyrs tillbaka på 8–12 år.

**SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 OKTOBER 2023**

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Connect	SAS Link	Wet lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/A350	9,7	5	6		11	11				11	2	
Airbus A320-familjen	7,1	15	64	8	87	52	27		8	87	18	
Boeing 737NG	18,3	4			4	4				4		
Embraer E195-100	14,8		9		9			9		9		1
Bombardier CRJ	9,3			17	17				17	17		
ATR-72	10,1			6	6				6	6		
<b>Summa flygplan i trafik</b>	<b>8,6</b>	<b>24</b>	<b>79</b>	<b>31</b>	<b>134</b>	<b>67</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>31</b>	<b>134</b>	<b>20</b>	<b>1</b>
<b>Flygplan under utfasning/uthyrning</b>												
Airbus A321-200	21,5	4			4							
Boeing 737NG <sup>1</sup>	15,2	6			6							
Airbus A350-900	3,7		1		1							
<b>Summa</b>	<b>16,9</b>	<b>10</b>	<b>1</b>		<b>11</b>							

1) Varav 5 st under uthyrning per 31 oktober 2023

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Av återstående flygplansorder på 18 Airbus A320neo har SAS finansierat 8 flygplan genom operationella leasingavtal.

#### FLYGPLAN PÅ FAST ORDER 2023–2025 PER 31 OKTOBER 2023

	2023/ 2024	2024/ 2025	Summa
Airbus 320neo	12	6	18
Embraer E195-100	1		1
Airbus 350		2	2
<b>Summa</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>21</b>

SAS återstående framtida inköpsåtaganden för flygplansbeställningarna med leverans under 2023–2025 uppgick den 31 oktober 2023 till 975 MUSD.

#### KONTRAKTERADE FÖRFALL LEASADE FLYGPLAN

	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028>
Operationella leasar, flygplan	4	6	0	7	63
Wet lease flygplan	15	4	2	0	10
<b>Summa</b>	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>73</b>

#### Finansiering av förskottbetalningar av flygplan

Innan leverans gör flygbolag förskottbetalningar. Förutom betalning vid orderläggningen inleds förskottbetalningarna normalt när produktionen av flygplanen startar cirka två år före leverans. SAS utvärderar löpande möjligheter att externt finansiera förskottbetalningar och under detta räkenskapsår har SAS tillfullo återbetalat en existerande facilitet för finansiering av förskottbetalningar med återbetalningar om totalt 767 MSEK.

Genom en kombination av ägande samt operationella och wet lease flygplan är ambitionen att ha en hög flexibilitet avseende återlämning av flygplan. Detta är viktigt eftersom flygindustrin är exponerad mot flera omvärldshändelser som snabbt kan påverka efterfrågan negativt.

#### Säsongeffekter och optimering av kassaflödet

SAS arbetar med att analysera balansposter och trender inom verksamheten för att optimera kassaflödet med syfte att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad inom ramarna för fastställd finanspolicy. Som följd av att rörelseskulderna översteg rörelsetillgångarna uppgick rörelsekapitalet till -13 529 (-11 692) MSEK per 31 oktober 2023, vilket jämfört med föregående år var en försämring med 1 837 MSEK.

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick under 2022/2023 till 2 427 (1 772) MSEK, en positiv förändring med 655 MSEK jämfört med föregående år. Årets positiva utfall beror främst på en ökad trafik-avräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning.

#### Lagstadgad hållbarhetsrapport

SAS har i enlighet med årsredovisningslagen upprättat en hållbarhetsrapport. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten är inkluderad i års- och hållbarhetsredovisningen 2022/2023, men fristående från förvaltningsberättelsen och omfattar sidorna 21–56 samt 149–151. Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 56.

#### 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 det samma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom meddelades den 30 mars 2022. SAS nådde delvis framgång i sitt överklagande och det under 2017 inbetalade bötesbeloppet sänktes något. SAS har överklagat domen.

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 uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

# RISKHANTERING

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Riskområde	Risk	Riskenivå	Riskkontrollåtgärder 2022/2023
1	Marknadsrisker	1.1 Makroekonomisk utveckling	Kontinuerlig uppföljning av efterfrågan, intäktsprognos och anpassning av SAS kapacitetserbjudande och produktion.
		1.2 Marknad och konkurrens	Reviderad strategi med ytterligare effektiviseringar för att möta lägre efterfrågan och ökad konkurrens.
2	Medarbetarrisker	2.1 Kompetens	Årliga "people reviews" och identifiering av successionsordning.
		2.2 Motivation	Stärkt ledarskap, ökad internkommunikation och transparens.
		2.3 Processer och system	Uppföljning av låg- och högpresterande individer. Dokumentering av interna processer och maximering av tvärfunktionellt samarbete.
		2.4 Stridsåtgärder	Stärka dialogen och relationen för ökad samsyn med fackföreningarna.
3	Operationella risker	3.1 Incidenter och olyckor	Kontinuerlig intern uppföljning och rapportering till styrelsen.
		3.2 Leverantörer	Fokus på omförhandling av avtal med strategiska leverantörer samt uppföljning av kvalitetsnivåer och effektivitet. Ökad kommunikation med leverantörerna för att hantera effekterna av chapter 11-processen.
		3.3 Konkurrenskraftiga kostnader och effektivitet	Transformationsenheten ska säkerställa en kontinuerlig granskning av framstegen med besparingsinitiativen i SAS FORWARD.
4	Hållbarhetsrisker	4.1 Miljökrav	Fortsatt arbete med åtgärder för att förbättra klimat- och miljöprestandan, samt säkra efterlevnad av gällande lagar och förordningar. Organisatoriska förbättringar för att stärka hållbarheten.
		4.2 Mänskliga rättigheter	Krav på att följa FN:s Global Compact i avtal med leverantörer och underleverantörer. Kontinuerlig uppföljning av efterlevnad.
5	Legala och politiska risker	5.1 Politiska och regulatoriska risker	En aktiv dialog med de politiska systemen och industriorganisationer (IATA) för att tidigt få information om regulatoriska förändringar och sanktioner samt delta i beslutsfattande. Tillsammans med industrin arbeta med att föra fram flygets betydelse för näringsliv och samhälle.
		5.2 Bedrägerier och andra brott	Kontinuerlig förbättring av SAS möjligheter att proaktivt identifiera och förebygga potentiella brott och bedrägerier.
		5.3 Legala och försäkringsrisker	Utveckling av policyer och utbildning för att efterleva lagar och regler. Pågående egenbedömning av efterlevnad. Legal rådgivning och deltagande i avtalsprocesser. Försäkringsskydd för verksamhet och medarbetare.
6	Finansiella risker	6.1 Likviditets-, refinansierings- och finansieringsrisk	Löpande uppföljning samt prognostisering av den finansiella beredskapen.
		6.2 Valutakurser	Säkring av valutor enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av valutamarknaden.
		6.3 Räntor	Ränterisken i linje med SAS finanspolicy. Relativt stor andel av skulderna löper med fast ränta.
		6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter	Säkring av flygbränsle enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av flygbränsleprisutvecklingen.
		6.5 Motpartsförluster	SAS motpartsrisker hanteras i enlighet med SAS Finanspolicy.
7	IT	7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet	Kontinuerlig förbättring av övervakning, processer för incident- och problemhantering.
		7.2 IT-säkerhet	Utbyggnad och förbättring av processer och verktyg för att förhindra negativ påverkan på verksamheten.
8	Övriga händelser	8.1 Extraordinära händelser	Kontinuerlig bevakning av extraordinära händelser. Diskussion inom koncernledningen om deras påverkan på SAS verksamhet och finansiella situation samt implementering av begränsande åtgärder.
		8.2 Varumärke och omdöme	Kontinuerlig bevakning av hur SAS framställs i media implementering av varumärkesstärkande åtgärder.

● Låg risk ● Medelhög risk ● Hög risk

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Det underliggande syftet med riskhantering är att skapa bästa förutsättningar för värdeskapande för våra intressenter. SAS, liksom andra organisationer, är exponerat mot många generella och mer företagsspecifika risker som kan påverka verksamheten både positivt och negativt.

SAS riskhantering handlar om att positionera SAS i förhållande till kända och okända potentiella händelser, med målet att minimera de möjliga negativa effekterna om en oförutsedd händelse skulle inträffa. Övergripande risker bevakas och identifieras centralt och följs upp genom policyer som syftar till att kontrollera riskerna. Flygsäkerheten är alltid SAS högsta prioritet.

Värde för SAS aktieägare och andra intressenter maximeras när strategier, mål och strategiska prioriteringar är fastställda, för att säkerställa en optimal balans mellan tillväxt, lönsamhet och deras relaterade risker samt att resurser utnyttjas effektivt på ett hållbart sätt. Riskhantering och dess riskbedömning är därmed fundamentalt viktigt för att säkra en långsiktigt hållbar lönsamhet i SAS.

## 1. MARKNADSRISKER

### 1.1 Makroekonomisk utveckling

63 % av SAS passagerarintäkter kommer från Skandinavien (biljettintäkter, 2022/2023). Norge svarar för 27 %, Sverige för 24 % och Danmark för 13 %. Utvecklingen av efterfrågan i Skandinavien är avgörande för SAS finansiella resultat.

De skandinaviska ekonomierna har upplevt energibrist, hög inflation och stigande räntor. Geopolitisk instabilitet samt kriget i Ukraina och Mellanöstern

bidrar till osäkerheten kring den makroekonomiska utvecklingen. Hushållen har upplevt en kraftig ökning av levnadskostnaderna och en minskad köpkraft. Framöver kan andra faktorer som fallande bostadspriser och fler höjningar av bolåneräntorna försämra utsikterna ytterligare. Osäkerheten i prognoser och framtida efterfrågan kvarstår därför.

### 1.2 Marknad och konkurrens

Covid-19-pandemin har gjort att de senaste tre åren har varit de mest utmanande i flygbranschens historia. Det har uppstått ett nytt kundlandskap med förändrade rese-mönster och större fokus på fritidsresenärer. Vidare råder en intensiv konkurrens både från äldre flygbolag och från nya aktörer på våra hemmamarknader. SAS analyserar löpande resultat och gör proaktiva justeringar av nätverket, kunderbjudande och priser för att stärka sin konkurrenskraft.

## 2. MEDARBETARRISKER

### 2.1 Kompetens

SAS befinner sig fortsatt i en sårbar position till följd av sin chapter 11-filing och förändringar i branschen gällande kundmix och rese-mönster i efterdyningarna av covid-19. Utmaningen framåt handlar om att hålla engagemanget högt internt och även behålla kompetens som är kritiskt för att framgångsrikt kunna driva verksamheten. SAS är på grund av en snedvriden demografi särskilt exponerat för pensioneringar de närmaste åren, vilket gör det angeläget med kunskapsöverföring och långsiktiga utbildningsinitiativ.

För att hantera detta genomför SAS löpande medarbetar- och ledarprogram utifrån egna medarbetar- och ledarmodeller och arbetar kontinuerligt med successionsordningen, kompetensplanering och riskbedömning.

SAS har också förstärkt sin kapacitet för att attrahera talanger genom att bygga upp en helt centraliserad rekryterings- och varumärkesfunktion för att säkerställa de långsiktiga anställningsbehoven i alla delar av bolaget.

### 2.2 Motivation

SAS verkar på en hårt konkurrensutsatt marknad där det är avgörande att ha rätt kompetenser i hela verksamheten och att samtliga personer inom SAS har en viktig roll. Det är avgörande att SAS erbjuder möjligheter för medarbetarna att växa och utvecklas tillsammans med SAS.

SAS arbetar också kontinuerligt med uppföljning av sjuktal i nära samarbete med företagshälsovård och i samtal mellan medarbetare och ledare för att tidigt sätta in åtgärder och stötta, för att säkerställa en hälsosam arbetsplats och medarbetarnas välbefinnande.

SAS har fortsatt att stärka den interna kommunikationen genom att etablera nya kanaler, exempelvis digitala forum, genomgångar med ledningen samt förbättrade nyhetsbrev och ett bättre intranät, där den senaste informationen kan delas och frågor kan ställas direkt till VD för att hålla medarbetarna uppdaterade om framstegen med SAS FORWARD och chapter 11 och ge besked om de kontinuerliga förbättringar som SAS gör.

SAS mäter kontinuerligt engagemanget och motivationen bland medarbetarna genom olika medarbetarundersökningar. SAS attraktionskraft som arbetsgivare mäts både genom offentliga arbetsgivarrankningar och internt genom medarbetarlojalitet (ENPS).

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

För att ge energi och framtidstro har SAS tagit fram ett nytt koncept med ett värdeerbjudande till medarbetarna, "Together we Move Scandinavia", för att positionera SAS varumärke bättre på marknaden. Vidare håller SAS just nu på att implementera ett program för en omvandling av företagskulturen, med 26 initiativ som drivs av medarbetarna fram till 2026, "26by26", för att SAS medarbetares upplevelse ska vara i linje med vårt värdeerbjudande att bygga en stark identitet grundad på SAS syfte.

För att öka medarbetarnas välbefinnande tillämpar SAS en policy för hybridarbete och ser för närvarande över planerna för den framtida arbetsplatsen, inklusive aktivitet baserad på kontorens utformning för att främja samarbete och inkludering. För att ytterligare främja SAS attraktionskraft som arbetsgivare utvecklas incitamentsprogram för medarbetare och visualisering av interna karriärvägar.

### 2.3 Processer och system

SAS använder system och processer för att säkra kompetensbehovet och hitta potentiella efterträdare. SAS genomför en årlig kartläggning av de interna kompetenserna som syftar till att ta tillvara de största talangerna samt göra justeringar där förbättringar behövs. En fortsatt standardisering och automatisering av processerna sker genom digitalisering. En bättre jobbkitektur håller på att införas för att förbättra kartläggningen av kompetenser och kvalifikationer, vilket ska säkerställa en proaktiv successionsplanering.

### 2.4 Konflikter

För att undvika framtida konflikter strävar SAS efter långsiktiga kollektivavtal, däribland branschövergripande avtal där så är möjligt. SAS arbetar med ny

samarbetsmodell för arbetsmarknadens parter för att främja en transparent och öppen dialog med fackföreningarna under året.

## 3. OPERATIONELLA RISKER

### 3.1 Incidenter och olyckor

Flygsäkerheten är SAS högsta prioritet. SAS säkerhetskultur bygger på ett fundament av värderingar, kompetens och erfarenhet hos alla anställda i organisationen.

I säkerhetskulturen finns en ständig strävan till förbättring av ökad säkerhet genom att fostra ett beteende hos SAS anställda där man vill lära, anpassa och modifiera individuellt likvärdigt som organisatoriskt beteende för att minska riskexponeringen.

Ledningen i SAS är väl införstådda med säkerhetsarbetet i SAS och engagerar sig i det dagliga säkerhetsarbetet.

Inom SAS finns en säkerhetspolicy som är dokumenterad, kommunicerad och tillämpad i verksamheten.

SAS har ett pålitligt och väl implementerat säkerhetsledningssystem (SMS) som är godkänt av myndigheten. SAS uppfyller även IATA:s säkerhetsstandard, IOSA – IATA Operational Safety Audit, som är ett certifikat på att man opererar enligt de högsta flygsäkerhetskraven och bästa praxis på marknaden.

Flygsäkerheten är fortsatt mycket god i världen och statistiskt sett är olycksrisken väldigt låg. Målet med flygsäkerheten är dock inte att ligga kvar på de låga procentuella nivåerna utan istället ligga kvar på eller till och med förbättra de absoluta talen kring olyckor trots att flygandet förväntas fördubblas fram till 2035.

Säkerhetsarbetet har sedan starten baserats på att minimera risken för att något som inträffat händer igen, genom att man tagit lärdom av tidigare incidenter och olyckor och utfört noggranna utredningar och analyser för att minimera risken att de upprepas.

Till detta traditionella sätt att förebygga olyckor och incidenter genom att reaktivt förebygga att det inte händer igen har man i SAS ett mer moget säkerhetsledningssystem som bygger på att analysera data och trender, vilket identifierar säkerhetsproblem innan de uppstår som en incident eller olycka. Identifiering av potentiella incidenter och olyckor är ett sätt att arbeta proaktivt med flygsäkerheten. Arbetet innebär att man även tar lärdom av risker på andra avdelningar, andra flygbolag etc. och implementerar processer och procedurer för att säkerställa att allvarliga olyckor och incidenter inte inträffar.

Säkerhetsledningssystemet ger SAS möjligheten att öka proaktiviteten inom säkerhetsarbetet, effektivisera prioriteringsarbetet och säkerställa att hela organisationen arbetar för passagerarnas, medarbetarnas och bolagets säkerhet.

Alla de operationella plattformar som SAS använder sig av har som krav att de ska vara IOSA-certifierade och inneha en europeisk trafiklicens. För att säkerställa att säkerhetsnivån är på motsvarande nivå hos dessa s. k. wet lease-bolag som tillsammans med den egna flygverksamheten utgör de operativa plattformarna, ställer SAS dessutom ett antal krav:

- Innan kontraktering genomförs en analys av operatörens säkerhetsarbete
- Månatliga säkerhetssammanfattningar och kontinuerliga avvikelsesrapporter skickas regelbundet till SAS ledning

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

- Kvartalsvisa uppföljningsmöten avseende säkerhet
- SAS genomför inspektionsflygningar samt utför observationer i simulatorträningar
- Årliga revisioner genomförs av SAS

SAS inleder endast code share-samarbeten med flygbolag som har en IOSA-certifiering eller har genomgått en jämförbar revision.

### Säkerhetsarbete och riskindex under 2022/2023

SAS har under 2022/2023 kontinuerligt följt och mätt den dagliga risknivån inom flygverksamheten, markoperationen, tekniskt underhåll och luftfartsskydd i ett hierarkiskt system av objektiva Safety Performance Indicators.

Till sin hjälp för uppföljningen av flygsäkerheten i varje avdelning samt hos de olika operationella plattformarna använder sig SAS av operationella flygsäkerhetsverktyg, system och processer med förmågan att identifiera trender och samband. Det leder i sin tur till att SAS agerar mer proaktivt med säkerhetsrelaterade risker.

Jämfört med 2021/2022 noterade vi under 2022/2023 en nedgång i antalet säkerhetsrelaterade händelser per tusen flygningar. Ökningen av antalet flygningar har lämnat avtryck i statistiken jämfört med 2021/2022 då hela branschen trappade upp igen efter covid-pandemin. Det går att notera en liten ökning av medelhöga risker. Det beror emellertid mer på en förändrad metod för att utvärdera rapporterna än en faktisk ökning av händelser knutna till medelhöga risker.

### RISKINDEX 2022/2023

Verksamhet	Låg	Medium	Hög
Flight Operations, %	2,89	0,02	0
Ground Operations, %	1,41	0,01	0
Technical Operations, %	0,53	0,01	0
Security, %	0,46	0,002	0
<b>Totalt 2022/2023 i % av antal flygningar</b>	<b>5,29</b>	<b>0,042</b>	<b>0</b>

*Låg: Händelser som inträffat där kvarvarande säkerhetsmarginaler varit mycket effektiva. Inga åtgärder annat än normal uppföljning krävs.*

*Medium: Händelser som inträffat där kvarvarande säkerhetsmarginaler varit begränsade. Riskvärdering jämte lämpliga åtgärder för fortsatta operationer vidtas.*

*Hög: Händelser som inträffat där säkerhetsmarginaler varit minimala eller ineffektiva. Till denna grupp hör allvarigare händelser (t.ex motorfel under start). Dessa händelser måste genast utredas för att klargöra om det är en enskild händelse och inte påverkar fortsatt flygverksamhet.*

### 3.2 Leverantörer

I takt med att flygbranschen förändras och SAS operativa modell utvecklas, ökar beroendet av externa leverantörer i alla delar av verksamheten. Det gäller såväl operativa delar som marktjänster och produktionspartners samt administrativa funktioner som kundservice och redovisning. SAS gör kontinuerligt genomlysningar av leverantörsbasen och identifierar de mest verksamhetskritiska leverantörerna. SAS har en etablerad styrmodell som tydliggör ansvar, risker och förbättringsområden samt hur eventuella avvikelser ska hanteras. Ansvaret för att löpande följa upp de kritiska leverantörerna är centraliserat och standardiserat. För SAS samtliga leverantörer gäller att de ska uppfylla krav på hållbarhet och socialt ansvarstagande i enlighet med SAS Supplier Code of Conduct.

### 3.3 Konkurrenskraftiga kostnader och effektivitet

SAS har under flera år tyngts av en kostnadsstruktur som försvagar konkurrenskraften och hindrar bolaget från att nå sin fulla potential. Kostnadsbesparingar inom

hela SAS förblir i fokus för att optimera konkurrenskraften. SAS FORWARD är en omfattande affärs- och transformationsplan som syftar till att säkra SAS långsiktiga konkurrenskraft. (För mer information se sid. 12).

En annan central del i SAS FORWARD är att minska skuldsättningen och samtidigt förbättra likviditeten väsentligt. En transformationsavdelning har inrättats för att noga bevaka framstegen med kostnadsbesparingsinitiativen.

## 4. HÅLLBARHETSRIKER

SAS har integrerat sitt hållbarhetsarbete i ledningssystemet som har strukturerade processer för att begränsa och hantera samtliga risker och möjligheter inom hållbarhetsområdet.

### 4.1 Miljökrav

SAS tydliga ambition är att bidra till en bättre framtid. Samhället och våra kunder kommer att fortsätta efterfråga mer hållbara lösningar 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, vilket är i linje med SAS strävan att investera i hållbart flyg.

Olika lagar och föreskrifter ställer krav på att minska klimat- och miljöpåverkan, bland annat genom restriktioner för bullernivåer och utsläpp av växthusgaser. Samtliga lagar och föreskrifter inom klimat- och miljöområdet hanteras av SAS ledningssystem som, avseende miljöarbetet, är certifierat enligt ISO14001:2015. SAS rapporterar årligen enligt EU ETS, CH ETS, UK ETS och CORSIA.

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

För att säkerställa att SAS följer nationella och internationella lagar och regler görs ständiga förbättringar av hållbarhetsarbetet. SAS mäter bland annat sin klimateffektivitet genom att mäta totala och relativa koldioxidutsläpp. Den långsiktiga minskningen av utsläpp drivs av förnyelsen av flygplansflottan, löpande effektiviseringsarbete och ökad inblandning av hållbart flygbränsle.

#### 4.2 Mänskliga rättigheter

SAS är en stor köpare av produkter och tjänster från ett stort antal leverantörer och underleverantörer. SAS tar tydligt ställning för FN:s Global Compact, och kräver därför att alla leverantörer och underleverantörer delar SAS uppfattning om exempelvis mänskliga rättigheter genom gedigna marknadsbaserade anställningsvillkor och rätt att organisera sig i fackföreningar (föreningsfrihet). SAS-koncernens personalpolicy har som ett tydligt grundkrav att mänskliga rättigheter följs.

### 5. LEGALA OCH POLITISKA RISKER

#### 5.1 Politiska och regulatoriska risker

SAS verkar på en global marknad och är exponerat för olika typer av politiska och regulatoriska beslut, som kan ha en betydande påverkan på SAS verksamhet och ekonomi, både positivt och negativt. SAS följer noga den politiska och regulatoriska utvecklingen på de marknader där företaget är verksamt. Genom aktiv dialog med beslutsfattare inom politik, myndigheter och organisationer, arbetar SAS för att påverka den utveckling som bedöms ha en väsentlig påverkan på SAS som företag.

SAS är medlem i och arbetar genom nationella och internationella branschorganisationer som har i uppdrag att sköta samhällsbevakning, opinionsbildning

och föra fram SAS och flygindustrins position inom relevanta områden.

Ökade regleringar inom hållbarhet, en större medvetenhet samt ett ökat lagstiftningsskydd av kunderna kan påverka SAS både finansiellt och operationellt. Vidare är sanktioner till följd av geopolitiska spänningar fortsatt ett område för allt större riskfokus.

#### 5.2 Bedrägerier och andra brott

SAS kan potentiellt utsättas för brott som både kan ha ekonomisk och immateriell inverkan. En stor del av SAS biljettförsäljning sker online via kreditkortsbetalningar, vilket innebär risker med kreditkortsbedrägerier och andra cyberbrott.

SAS analyserar löpande dessa risker och säkerställer att interna kontroller och procedurer finns på plats för att identifiera och förebygga potentiella brott och bedrägerier.

#### 5.3 Legala och försäkringsrisker

SAS flyger och har verksamhet i en mängd olika länder, vilket innebär att SAS måste förhålla sig till ett stort antal lagar och regler. Bredden i SAS verksamhet och den stora mängden avtalsrelationer gör att SAS är, och även framöver potentiellt kan bli, inblandat i rättsprocesser och skiljeförfaranden, antingen som kärke eller som svarande. Per den 31 oktober 2023 var SAS involverat i ett flertal rättsprocesser, varav de viktigaste beskrivs mer ingående på sid 66.

SAS juridiska avdelning säkerställer efterlevnad av relevanta lagar och regler genom utbildningar och interna policyer, processer och regelverk, däribland SAS uppförandekod, "Code of Conduct", som

fastställer vilka etiska regler och riktlinjer samtliga medarbetare inom SAS ska följa. SAS övervakar kontinuerligt hur förändringar i lagar och regler påverkar SAS verksamhet. Rutiner och riktlinjer uppdateras löpande. Avtalsrisker i relation till externa parter minimeras genom legal rådgivning och deltagande i avtalsprocesser. SAS har försäkringar för verksamheten och medarbetarna för att skydda sig finansiellt mot oförutsedda händelser och risker.

### 6. FINANSIELLA RISKER

SAS är exponerat mot olika typer av finansiella risker. All riskhantering sker centralt och i enlighet med av styrelsen fastställd finanspolicy.

De finansiella riskerna avseende volatilitet i valutakurser, räntor och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ger handlingsutrymme att anpassa verksamheten till nivåförändringar på längre sikt. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt agera när förändringarna i valutakurser, räntor och bränslepriser ändras på ett fördelaktigt sätt. För mer information se not 25.

#### 6.1 Likviditets-, refinansierings- och finansieringsrisk

Kassaflödet från SAS flygverksamhet har tydliga säsongsvariationer. Eftersom passagerarintäkterna redovisas när SAS eller annat flygbolag utför transporten innebär det att säsongsvariationerna påverkar kassaflödet och resultatet olika. SAS har också ett flertal olika utställda finansiella instrument samt 79 flygplan på operationella leasingar och 31 flygplan på wet lease-kontrakt som kontinuerligt förfaller.



## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Målet är att ha en finansiell beredskap på minst 25 % av de fasta kostnaderna (mätt som % likvida medel samt outnyttjade kreditfaciliteter i förhållande till de årliga fasta kostnaderna). SAS gör kontinuerligt en likviditetsprognos som används som underlag för att säkerställa att den finansiella beredskapen hålls samt identifierar refinansieringsbehov. SAS använder banklån, obligationslån, förlagslån, hybridlån samt leasing som finansieringskällor.

SAS för kontinuerligt diskussioner med banker och finansiärer angående refinansiering av SAS låne- och leasingförfall. Affärsmiljön håller fortfarande på att återhämta sig från covid-19-pandemin och påverkas av den aktuella chapter 11-ansökan som i sin tur kan få en negativ påverkan på likviditetsnivåerna. I november 2023 ingick SAS ett nytt avtal om debtor-in-possession ("DIP")-finansiering om 500 miljoner USD med Castlelake i syfte att bland annat refinansiera SAS befintliga DIP-lån, öka likviditeten och stödja SAS exit från chapter 11-processen. DIP-finansieringen, tillsammans med likvida medel genererade i den löpande verksamheten, gör det möjligt för SAS att fortsätta verksamheten och uppfylla sina åtaganden under åtminstone de kommande 12 månaderna. Finansmarknaden och riskaptiten påverkas fortfarande av covid-19, vilket i kombination med de allmänt osäkra marknadsutsikterna påverkar finansieringsrisken negativt. Likaså har den pågående chapter 11-ansökan påverkat SAS förmåga att refinansiera och finansiera sig själv negativt. Tillgång till vissa finansieringskällor som påverkades av chapter 11-ansökan kommer att förbli stängda för SAS, medan tillgången till andra finansieringskällor väntas förbättras efter att chapter 11-processen har genomförts på ett framgångsrikt sätt. I refinansierings- eller finansieringsprocesser för

SAS dialog med flera finansiärer i syfte att erhålla de bästa avtalsvillkoren.

### 6.2 Valutakurser

Transaktionsriskerna uppkommer vid valutakursförändringar som påverkar storleken på kommersiella intäkter och kostnader och därmed SAS rörelseresultat. SAS är till följd av att flygplanen och flygbränsle prissätts i USD samt den internationella verksamheten väsentligt exponerat mot ett flertal valutors kursutveckling.

USD är SAS största underskottsvaluta och NOK är SAS största överskottsvaluta. Införandet av IFRS 16 år 2019 har skapat en väsentlig volatilitet i både rörelseresultat och balansräkning.

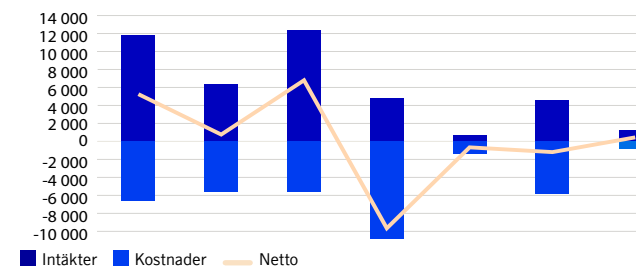
Valutaexponeringen hanteras genom att löpande kurssäkra 40–80 % av SAS över- och underskottsvalutor baserat på en 12 månaders rullande likviditetsprognos. Per 31 oktober 2023 hade SAS säkrat 41 % av det förväntade USD-underskottet i kassaflödet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 42 %. För att förhindra resultatmässiga omvärderingseffekter avseende finansiella tillgångar och skulder sker säkring främst genom valutaterminer. Lån som SAS har i USD är säkrade i förhållande till SEK för att minska valutarisken på låneportföljen.

Jämfört med föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 802 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 1 912 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet negativt om 1 110 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 2 809 MSEK vilket främst

är hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder som hade en kostnad om 154 MSEK jämfört med föregående år då kostnaden uppgick till 2 906 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv netto-påverkan om 1 699 MSEK på resultat före skatt.

VALUTAFÖRDELNING SAS 2022/2023

MSEK



RESULTATEFFEKT FÖR PROGNOSTISERADE VALUTAEXPONERINGAR KOMMANDE 12 MÅNADER (EXKL. HEDGAR SAMT EFFEKT AV IFRS 16) NETTO:

SAS totalt	MSEK
1 % försvagning av SEK mot USD	-130
1 % försvagning av SEK mot NOK	78
1 % försvagning av SEK mot DKK	13
1 % försvagning av SEK mot EUR	5
1 % försvagning av SEK mot GBP	9

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

**Valutarisk vid flygplansinvesteringar**

För att begränsa valutarisken för flygplan som SAS har på order kan SAS säkra delar av ordervärdet, vilket sker genom valutaterminer. Vid leverans under leasingavtal, både operationella leasingavtal samt JOLCO-finansieringar (japanska leasingavtal med köpoption), avslutas eventuella valutaterminer. SAS har valuta-säkrat en andel av kvarvarande flygplansordern för två Airbus A350.

**6.3 Räntor**

Flygindustrin är kapitalintensiv och SAS hade på balansdagen 21 065 MSEK (24 006) i räntebärande skulder (exklusive leasingkulder), vilket gör SAS exponerat för ränteförändringar.

Trots stigande marknadsräntor i spåren av den ökande inflationen har effekten på SAS finansiella situation varit begränsad. En stor andel av SAS skulder löper med fast ränta. Däremot har den stora DIP-finansieringen rörlig ränta, vilket ökar SAS exponering mot stigande räntor väsentligt. Likaså medför de stigande räntorna en ökad press på de potentiella leasingförhandlingarna, eftersom finansieringskostnaderna ökar för leasinggivarna.

SAS finanspolicy reglerar proportionen mellan rörlig och fast ränta och målsättningen är att den finansiella bruttoskulden ska ha en bindningstid på 3 år, med ett tillåtet intervall mellan 1–5 år. Den genomsnittliga räntebindningstiden på den finansiella bruttoskulden inklusive hybridobligationerna var 1,3 (2,1) år i oktober 2023.

**6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter****Flygbränslepriser**

Flygbränslekostnaderna är SAS största enskilda kostnadspost och utgjorde under 2022/2023 omkring 24% (24) av SAS rörelsekostnader (inklusive leasing och avskrivningar). SAS säkrar normalt flygbränslekostnaderna för att motverka kortsiktiga negativa svängningar.

Policyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

Policyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS tillfälligt justerat finanspolicyn gällande hedgegrad av flygbränsle.

Undantaget gäller fram till slutet av 2023/2024 och medger en hedge på 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 0 % av bränsleförbrukningen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs normalt genom swapkontrakt och optioner.

Marknadspriset på flygbränsle var under 2022/2023 uttryckt i ett vägt genomsnitt 15 % lägre än föregående år. Flygbränslepriserna var i början av räkenskapsåret omkring 1000 USD/ton, men under sommarsäsongen föll priset till runt 750 USD/ton i samband med att viktiga centralbanker ökade sina räntor. Under hösten steg priserna till ca 1000 USD/ton då OPEC minskade sin oljeproduktion.

Det lägre flygbränslepriset innebar att flygbränslekostnader, justerat för valuta- och volymeffekter, minskade med 1 602 MSEK eller med 19 % av de totala flygbränslekostnaderna under året.

KÄNSLIGHETSMATRIS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOVEMBER  
2023–OKTOBER 2024, MDR SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	10,0	10,5	11,0	11,5	12,0
700 USD/ton	8,9	9,4	9,8	10,2	10,7
800 USD/ton	9,9	10,4	10,9	11,4	11,9
900 USD/ton	10,9	11,4	12,0	12,5	13,1
1 000 USD/ton	11,9	12,5	13,1	13,7	14,3
1 100 USD/ton	12,9	13,5	14,2	14,8	15,5

Flygbränslekostnaden i resultaträkningen inkluderar inte effekten från valutasäkringen av USD. Dessa effekter redovisas under "Övrigt" i "Övriga rörelsekostnader", se not 4, eftersom valutasäkring inte specifikt är kopplad till flygbränsleinköp utan genomförs separat.

**Utsläppsrätter**

Under 2022/2023 uppgick SAS kostnader för utsläppsrätter i det europeiska utsläppshandelssystemet (EU-ETS) till -412 (+307) MSEK. Föregående års effekt berodde på en omvärdering av reserv.

**6.5 Motparts förluster**

SAS är exponerat för motparts förluster genom krediter, leasingavtal och garantier mot externa parter. Exponeringen regleras via SAS finanspolicy. Inga betydande motparts förluster påverkade SAS under räkenskapsåret. Nedskrivning av kundfordringar och återvunna kundfordringar, netto, samt nedskrivning av övriga kortfristiga fordringar har påverkat resultatet under 2022/2023 med 64 (10) MSEK.

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

SAS finanspolicy reglerar hur och på vilket sätt SAS ska agera för att minska risken för motpartsförluster. SAS likvida medel placeras i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's, alternativt A-/K1 enligt Standard & Poor's.

## 7. IT

### 7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet

SAS är alltmer beroende av sina egna och sina underleverantörers och partners informationstekniska system och rutiner för effektiv och säker drift av verksamheten. Dessa system är vanligtvis sårbara för och kan störas eller skadas av bland annat interna fel, sabotage, cyberrelaterat bedrägeri, datorvirus, programvarufel, fysiska skador eller andra händelser utanför SAS eller dess underleverantörers kontroll. Till exempel kan störningar bero på konfigurationsfel under uppgraderingar eller underhåll och driftsstörningar av system efter uppgraderingar av applikationer.

SAS är även beroende av IT och säkra informationsflöden inom alla delar av verksamheten och genom tydliga processer och löpande uppdateringar tryggar SAS informationens konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet. Detta regleras genom ett flertal policyer och säkerhetslösningar. Stabiliteten har förbättrats med fokus på kortare handläggningstid genom en moderniserad infrastruktur, förbättrade processer och snabbare utveckling.

### 7.2 IT-säkerhet

SAS, liksom många andra företag, utsätts för olika typer av attacker på IT-system. Cyberbrott, såsom ransomware-attacker och cyberspionage ökar i hela världen.

SAS förmåga att identifiera och förhindra cyberbrott förbättras ständigt genom automatiserade verktyg och bättre processer. SAS Security Operation Center (SOC) övervakar och hanterar aktivt hot och identifierade cyberbrottsförsök mot SAS IT-system dygnet runt. Regelbunden utbildning och obligatoriska kurser för alla SAS medarbetare förbättrar det egna uppdraget i känsliga IT-miljöer och skapar en enad front som bidrar till att känna igen misstänkta cyberaktiviteter. Det har gjorts investeringar i verktyg och processer för hantering av IT-risker, förbättrat DDoS-skydd och IT-säkerhetsspecialister.

## 8. ÖVRIGA HÄNDELSER

### 8.1 Extraordinära händelser

Flygbolag påverkas av extraordinära händelser i världen såsom naturkatastrofer, terrorattacker, konflikter och epidemier.

Effekterna från covid-19-pandemin har inte haft någon väsentlig påverkan under 2022/2023. I stället har händelser såsom Rysslands invasion av Ukraina, internationella protester mot Sverige och Danmark och den eskalerade situationen i Israel och Gaza uppstått, och kräver kontinuerliga riskbedömningar för att garantera en säker verksamhet.

### 8.2 Varumärke och omdöme

SAS bevakar kontinuerligt hur förtroendet för SAS och industrin utvecklas och arbetar strategiskt för att stärka SAS varumärke och rykte. SAS har fastställt media- och informationspolicyer som syftar till att all information om SAS är korrekt och återges korrekt. Sprids felaktiga rykten om SAS eller om information återges felaktigt, strävar SAS efter att följa upp och

korrigera felaktigheterna för att minimera eventuella negativa effekter på SAS generella omdöme och ställning på marknaden.

SAS varumärkesplattform används för att säkerställa att insatser grundas på varumärket. För att säkra en stark varumärkestillväxt byggs tillitsmarginaler upp inför potentiella framtida kriser och negativ publicitet. Ett internt råd har bildats för att stödja ett starkt varumärkesinnehåll och säkra ett konsekvent varumärke i hela SAS. Uppfattningen om SAS varumärke och preferenser har förbättrats stadigt sedan sommaren 2022. Utmaningarna finns kvar både internt och externt och kommer att övervakas noggrant och hanteras.

# UTDELNING, VINSTDISPOSITION OCH UTSIKTER

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

> Utdelning, vinstdisposition och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

## Utdelning

Styrelsen föreslår till årsstämman 2024 att utdelning till SAS AB:s stamaktieägare ej lämnas för räkenskapsåret 2022/2023.

## Vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel i moderföretaget:

	SEK
Hybridobligationer	7,615,000,019
Överkursfond/Balanserade vinstmedel	3,931,818,635
Årets resultat	-1,556,631,860
<b>Fritt eget kapital, 31 oktober 2023</b>	<b>9,990,186,794</b>

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

	SEK
I ny räkning balanseras <sup>1</sup>	9,990,186,794
<b>Summa</b>	<b>9,990,186,794</b>

1) Varav hybridobligationer 7,615,000,019 SEK.

## Viktiga händelser efter 31 oktober 2023

- Den 4 november 2023 ingick SAS i investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet i anskaffningsprocessen för exitfinansiering, bestående av Castlake, Air France-KLM och Lind Invest tillsammans med danska staten. Som en del av den överenskomna transaktionsstrukturen har SAS även ingått ett nytt avtal om debtor-in-possession ("DIP")-finansiering om 500 miljoner USD med Castlake i syfte att bland annat refinansiera SAS befintliga DIP-lån, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden.
- Den 15 november återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån som tillhandahållits av Apollo Global Management.
- Den 21 november godkändes investeringsavtalet och DIP-låneavtalet av den amerikanska domstolen.
- Den 29 november meddelade EU-kommissionen att SAS rekaptalisering år 2020 är förenlig med statsstödsregler och därmed godkänd, med villkoret att en step-up mekanism införs avseende staternas aktieinvesteringar 2020.
- Den 10 januari 2024 godkände en extra bolagsstämma åtagandena för step-up mekanismen och dessa implementerades av bolaget den 11 januari 2024.
- Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen, som bland annat innehåller finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS. Chapter 11-planen och disclosure statement är föremål för domstolens godkännande och kan komma att revideras ytterligare.

## Återhämtning av efterfrågan och konkurrensförhållanden på marknaden

Covid-19-pandemin har inneburit de största utmaningarna för flygbranschen någonsin. Efter pandemin har flygindustrin kämpat för att återhämta sig och öka kapaciteten snabbt nog för att möta den snabbt ökande efterfrågan från passagerare. Geopolitiska spänningar i kombination med Rysslands pågående krig i Ukraina har haft en negativ inverkan på återhämtningen för flygtrafik till och från Asien. Operationella utmaningar såsom kapacitetsproblem inom flygledning och strejker runtom i Europa har också påverkat flygindustrin under året.

**Förvaltningsberättelse**

Förvaltningsberättelse

> Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Den skandinaviska marknaden för flygresor kan delas in i tre kundsegment:

1. kunder som i första hand fokuserar på priset på erbjudandet,
2. kunder som vill ha ett högkvalitativt erbjudande men som är priskänsliga och
3. kunder som anser att kvaliteten på erbjudandet är av högt värde.

Utifrån denna uppdelning har SAS historiskt sett verkat främst i det tredje segmentet ("premiumsegmentet"). De senaste åren har premiumsegmentets andel av den totala marknaden minskat och SAS bedömer att denna trend kommer att fortsätta under de kommande åren.

Däremot har de andra två segmenten uppvisat en mer positiv utveckling, drivet av att flera lågprisbolag har expanderat på den skandinaviska marknaden. Denna utveckling började före covid-19-pandemin och förväntas fortsätta. Detta innebär att konkurrensen på den skandinaviska marknaden har ökat och att SAS behöver minska sin enhetskostnad (Eng. cost per available seat kilometer – "CASK"), justerat för förändringar i bränslepriset, för att vara konkurrenskraftigt.

**Finansiella prognoser**

Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. I samband med att det uppdaterade disclosure statement gavs in offentliggjorde SAS finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS, inklusive för räkenskapsåret 2023/2024. Under räkenskapsåret 2023/2024 förväntar sig SAS att intäkterna kommer att överstiga 48 miljarder SEK, med en justerad EBT<sup>1</sup> om cirka 0.0 till -1.0 miljarder SEK. Nettoskulden under räkenskapsåret 2023/2024 förväntas uppgå till 36–39 miljarder SEK innan chapter 11-processens slutförande, och till 22–24 miljarder SEK efter chapter 11-processens slutförande. Likviditetsnivån förväntas under samma period uppgå till eller överstiga 4 miljarder SEK eller cirka 8 % av intäkterna (rullande 12 månader) för perioden fram till chapter 11-processens slutförande, samt 11 miljarder SEK eller cirka 25 % av intäkterna (rullande 12 månader) för perioden efter chapter 11-processens slutförande. Förutsatt att chapter 11-planen genomförs på ett framgångsrikt sätt förväntar sig SAS förbättrade finansiella resultat efter räkenskapsåret 2023/2024 i en onoterad miljö.

<sup>1</sup>) Resultat före skatt, exklusive realisationsvinster och realisationsförluster samt andra vinster eller förluster relaterade till chapter 11-processens slutförande.

*Den finansiella informationen som anges ovan är indikativ och utgör ingen garanti för framtida resultat. Även om den finansiella informationen återspeglar SAS nuvarande bedömningar och förväntningar är den föremål för väsentliga osäkerheter och faktorer, inklusive men inte begränsat till efterfrågan på marknaden, valutakurser, bränslepriser samt en framgångsrik implementering av chapter 11-planen.*

*De finansiella prognoserna är vidare baserade på bland annat följande antaganden: en valutakurs om 10,49 SEK per USD och ett genomsnittligt baspris för flygbränsle om 830 USD per ton. Samtliga siffror redovisas på konsoliderad nivå för SAS-koncernen.*

# BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition och utsikter

## > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Denna bolagsstyrningsrapport avseende räkenskapsåret 2022/2023 har upprättats enligt årsredovisningslagen och Svensk kod för bolagsstyrning (Koden).

### Moderföretaget

SAS AB, som är moderföretag för verksamheten inom SAS, är ett svenskt publikt aktiebolag med säte i Stockholm. SAS AB är sedan juli 2001 noterat på NASDAQ Nordic i Stockholm med sekundärnoteringar i Köpenhamn och Oslo.

#### VIKTIGA REGELVERK SOM SAS TILLÄMPAR

##### Externa regler:

- Svensk lagstiftning, EU-förordningar och andra länders lagstiftningar där SAS har verksamhet
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)
- NASDAQ Nordic i Stockholm och Köpenhamn samt Oslo börs regelverk för emittenter
- Marknadssmissbruksförordningen
- Rekommendationer utgivna av relevanta svenska och internationella organisationer
  - Flygsäkerhetsföreskrifter och certifieringar
  - Redovisningsregler

##### Interna regler:

- Bolagsordningen<sup>1</sup>
- Informationspolicy
- Styrelsens arbetsordning
- Styrelsens instruktioner till vd
- Code of Conduct<sup>1</sup>
- Insiderpolicy

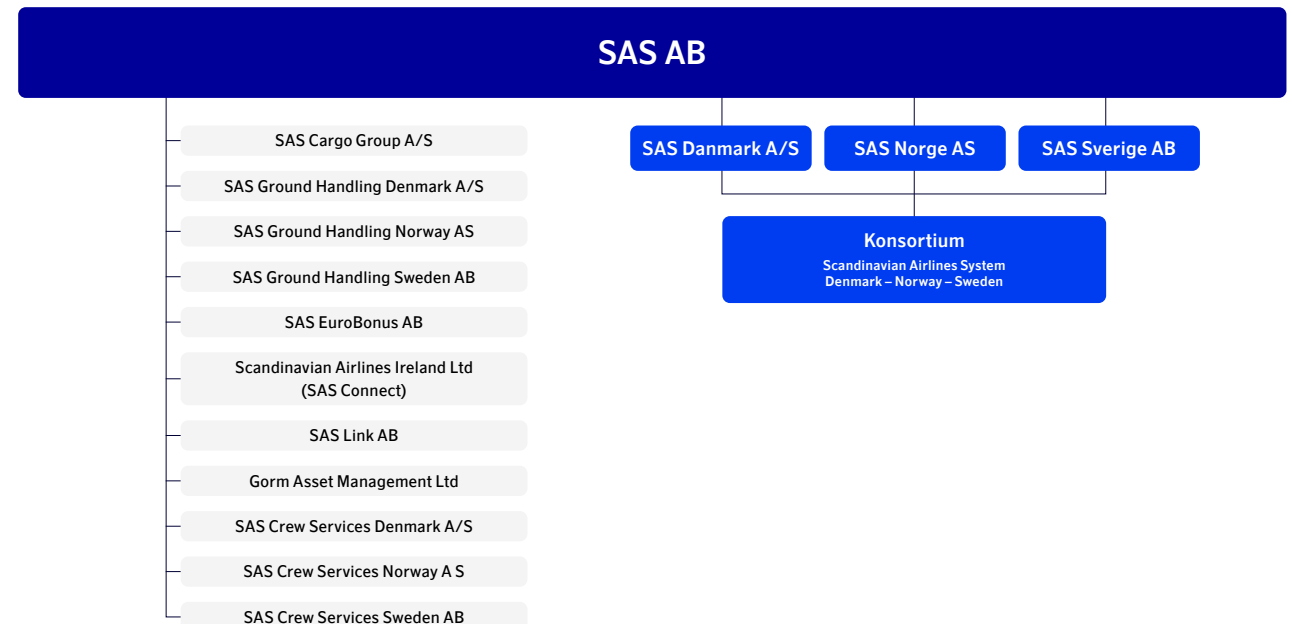
<sup>1</sup>) Finns tillgängliga för nedladdning på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

### SAS ägare och aktie

SAS har löpande dialog med kapitalmarknaden rörande frågor som rör SAS koncernens utveckling, strategiska position och tillväxtmöjligheter. Inga större förändringar har genomförts i ägarstyrningsprinciperna under 2022/2023. Operationellt har det funnits utmaningar för flygindustrin under året. Ryskt luftrum har fortsatt varit stängt till följd av Rysslands pågående krig i Ukraina, vilket har haft en negativ inverkan på flygtrafik till och från Asien. Kapacitetsproblem inom flygledning

och strejker runtom i Europa har också skapat operationella störningar och haft negativ påverkan på resultatet. SAS stamaktie hade en negativ utveckling och aktien sjönk med 93% under räkenskapsåret. Inom ramen för SAS chapter 11-process kommer SAS AB (men inte något av dotterbolagen) sannolikt att genomföra en svensk företagsrekonstruktion under 2024 i syfte att implementera delar av chapter 11-planen i Sverige. Som en följd av företagsrekonstruktionen förväntas SAS befintliga aktieägare inte ha något värde kvar och aktien förväntas avnoteras.

### SAS LEGALA STRUKTUR, 31 OKTOBER 2023 (BOLAG MED VERKSAMHET)



**Förvaltningsberättelse**

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

## &gt; Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

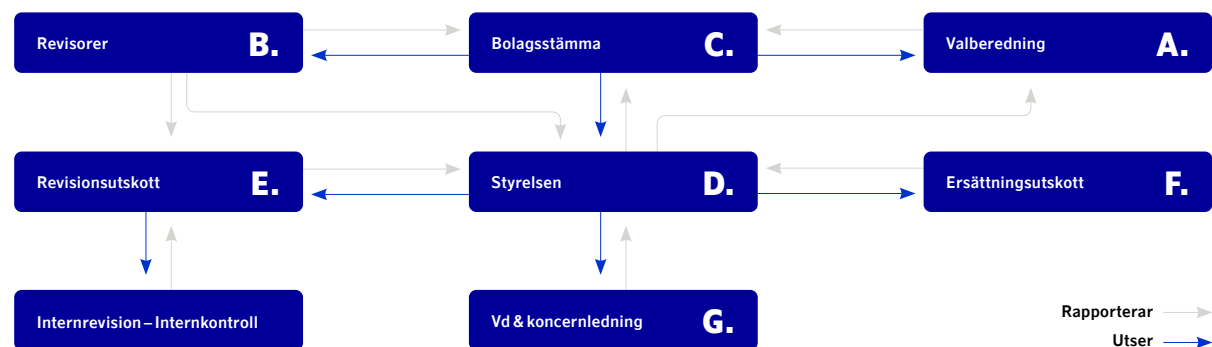
**Ägande och kontroll samt aktieslag**

I SAS AB kan tre slags aktier ges ut: stamaktier, förlagsaktier och aktier av serie C. Till följd av genomförandet av SAS rekapitaliseringsplan 2020 fanns det per den 31 oktober 2023 7 266 039 292 miljoner stamaktier utfärdade med kvotvärde om cirka 1,19 SEK, vilket utgör ett registrerat aktiekapital på 8 649 529 469 SEK.

Det finns inte några utfärdade eller utestående förlagsaktier eller aktier av serie C. Stamaktier och förlagsaktier berättigar vardera till en röst. Aktier av serie C berättigar vardera till en tiondels röst.

Stamaktier och förlagsaktier kan högst utges till ett antal som svarar mot 100 % av aktiekapitalet i bolaget. Aktier av serie C kan högst utges till ett antal som svarar mot 5 % av aktiekapitalet. Stamaktierna ger aktieinnehavaren de rättigheter som anges i aktiebolagslagen och bolagsordningen.

Förlagsaktierna ger aktieinnehavarna rätt att delta i och rösta på bolagets stämmor. Förlagsaktier ger inte aktieinnehavarna rätt till utdelning eller att delta i fondemission. Skulle förlagsaktier inlösas eller bolaget upplösas och bolagets tillgångar utskiftas erhåller innehavare av förlagsaktier lika del i bolagets tillgångar som stamaktier, dock inte med högre belopp än vad som motsvarar förlagsaktiers kvotvärde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet eller utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter. Läs mer om förlagsaktier i not 21. Aktiekursutvecklingen för stamaktierna framgår på sid 18. Styrelsen har den 29 november 2021, med stöd av årsstämmans bemyndigande, beslutat

**SAS BOLAGSSTYRNINGSSTRUKTUR**

om emission av teckningsoptioner av serie 2021/2041 med rätt att teckna sammanlagt 3 633 019 647 förlagsaktier (motsvarande cirka 50 procent av det utestående antalet aktier och röster i SAS AB).

Aktier av serie C berättigar inte till vinstutdelning. Upplöses bolaget, skall aktie av serie C berättiga till lika del i bolagets tillgångar som bolagets stamaktier, dock inte med högre belopp än vad som motsvarar aktiens kvotvärde. Bolagets styrelse äger besluta om minskning av aktiekapital genom inlösen av samtliga aktier av serie C. Vid beslut om inlösen skall innehavare av aktier av serie C vara skyldig att låta lösa in sina samtliga aktier av serie C för ett belopp som motsvarar kvotvärdet. Utbetalning av inlösenbeloppet skall ske snarast. Aktie av serie C, som innehas av bolaget självt skall, på begäran av styrelsen, kunna omvandlas till stamaktie. Omvandlingen skall därefter utan dröjsmål anmälas för registrering hos Bolagsverket och är verkställd när den registreras i aktiebolagsregistret samt antecknats i avstämningsregistret.

**Skyddet av SAS luftfartsrättigheter i bolagsordningen**

Av luftfartspolitiska skäl har det i SAS bolagsordning införts dels en möjlighet till tvångsinlösen av stamaktier genom nedsättning av aktiekapitalet, dels, såvitt inlösen inte är möjlig eller bedöms som otillräcklig, en möjlighet till utgivande av förlagsaktier för teckning med stöd av utgivna teckningsoptioner.

**NÄR TRAFIKRÄTTIGHETERNA HOTAS KAN SAS**

- Tvångsinlösa stamaktier
- Utge förlagsaktier

En förutsättning för dessa åtgärder är att bolagets styrelse bedömer att det föreligger ett direkt hot mot bolagets eller dotterföretags trafikrättigheter för luftfart genom att bolaget eller dess dotterföretag bryter eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal eller i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EU/EES. Av luftfartspolitiska skäl har det i bolagets bolagsordning

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

också införts vissa lämplighets- och behörighetskrav på styrelseledamöter så att styrelsen vid var tid ska ha den sammansättning som kan krävas för att bolaget och dess dotterföretag ska kunna bibehålla sina trafikrättigheter för luftfart, innefattande krav på medborgarskap, bosättningsort och kunskap och erfarenhet av de samhälls-, affärs- och kulturförhållanden som råder i de skandinaviska länderna.

Utöver dessa krav och bolagsordningens föreskrifter, finns inga begränsningar eller röstregler om tillsättandet eller entledigandet av ledamöter till styrelsen.

### **Tvångsinlösen**

Om styrelsen bedömer att ett direkt hot föreligger mot trafikrättigheterna kan den fatta beslut att tvångsinlösa ett tillräckligt antal stamaktier som inte innehas av aktieägare med hemvist i Danmark, Norge eller Sverige samt av stamaktier som kontrolleras, direkt eller indirekt, av en person eller ett företag utanför dessa tre länder, så att fortsatt skandinaviskt ägande och kontroll säkerställs. I första hand ska sådan tvångsinlösen ske av stamaktier som ägs eller kontrolleras av någon person eller företag utanför EU/EES. Innan inlösen sker, ska aktieägarna ges möjlighet att avyttra sina stamaktier frivilligt inom viss föreskriven tid. Inlösen sker sedan utan återbetalning till aktieägaren eftersom minskningen ska överföras till bolagets reservfond.

### **Förlagsaktier**

Skulle åtgärden att inlösa stamaktier av styrelsen inte bedömas som möjlig eller tillräcklig, kan förlagsaktier motsvarande cirka 50 procent av det utestående antalet aktier och röster i SAS AB ges ut med stöd av teckningsoptioner som givits ut i syfte att säkerställa

fortsatt skandinaviskt ägande och kontroll. Utgivandet av förlagsaktier får dock endast ske efter godkännande på bolagsstämman genom beslut som biträtts av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna. Nyteckning av förlagsaktier med stöd av utgivna teckningsoptioner ska endast ske i sådan utsträckning att ovan nämnt hot enligt styrelsens bedömning undanröjs. Utgivna förlagsaktier ska genom styrelsens försorg inlösas så snart ovan beskrivna hot inte längre föreligger.

### **Ägande och kontroll**

SAS AB hade per den 31 oktober 2023 totalt 218 817 aktieägare. De största aktieägarna är den svenska och danska staten som tillsammans representerade 43,6% av rösterna. Mer information om aktien och ägarstrukturen finns på sid 18 och 19 i SAS årsredovisning 2022/2023.

Det finns inga begränsningar avseende aktieägars rösträtt vid bolagets stämmor i bolagsordningen utan aktieägare får, i enlighet med aktiebolagslagen, rösta för det fulla antal röster som denne äger eller företräder genom fullmakt. Det finns inte heller några särskilda ordningar, till exempel pensionsstiftelser eller dylikt, varigenom bolagets eller koncernens anställda äger aktier för vilka rösträtten har begränsats. SAS AB har ingen kännedom om avtal mellan aktieägare som skulle begränsa aktieägars möjlighet att rösta vid en bolagsstämman eller rätten att fritt överlåta sådana aktier.

### **Rekapitaliseringsplanens effekter på bolagsstyrningen**

SAS rekapitaliseringsplan 2020 har genomförts baserat på Europeiska kommissionens förnyade godkännande i enlighet med gällande statsstödsregler.

Godkännandet innefattar krav som återfinns i det tillfälliga regelverket för statliga stödåtgärder med anledning av covid-19 vilket innefattar, bland annat, ett förbud mot utdelningar, en begränsning för SAS att genomföra företagsförvärv samt krav på oförändrad ersättning till ledande befattningshavare. Dessa krav kommer att lättas när stödet återbetalas.<sup>1</sup>

### **Effekter av förändring i majoritetsägande eller kontroll av bolaget**

I ett antal avtal i SAS har motparterna rätt att säga upp avtalen vid förändring av majoritetsägandet eller kontrollen av bolaget.

### **SAS FORWARD och rekonstruktionsprocess**

Den 5 juli 2022 ansökte ett antal bolag i SAS-gruppen, inklusive SAS AB om att inleda ett frivilligt chapter 11-förfarande i USA i syfte att genomföra viktiga delar av bolagets transformationsplan, SAS FORWARD. Chapter 11 är en rättsprocess för finansiell rekonstruktion som genomförs under tillsyn av amerikansk federal domstol. Under processens gång behåller styrelse och bolagets ledning sitt ansvar och sina befogenheter för bolagets drift. Beslut och åtgärder som vidtas utanför ordinarie verksamhet måste dock underställas domstolen (respektive rekonstruktören) för godkännande.

För ytterligare information om rekonstruktionsprocessen och SAS FORWARD, se sidan 12 samt 59-60.

1) Kraven enligt Europeiska kommissionens beslut om godkännande beskrivs närmare på sidorna 63-64 i det prospekt som SAS offentliggjorde i anledning av rekapitaliseringsplanen den 30 september 2020.



## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

## Hållbarhet

Hela styrelsen är engagerad i hållbarhetsarbetet inom SAS, ett resultat är den uppdaterade hållbarhetsstrategi som antogs under året. Under året har styrelsen genomgått utbildning i hållbart flygbränsle (SAF) och framtida utveckling av flygplansteknologi.

Det finns specifik hållbarhetskompetens för flygindustrin i styrelsen, med särskilt fokus på flygplan och hållbart flygbränsle (SAF). Det finns även strategisk kompetens för hållbarhet inom såväl process, struktur som forskning och utveckling.

## A. VALBEREDNINGEN

Valberedningen representerar SAS aktieägare och utses av årsstämman med uppgift att bereda stämmans beslut i val och arvodesfrågor samt procedurfrågor för nästkommande valberedning. I samband med årsstämman 2023 antogs en instruktion till valberedningen.

Valberedningen har till uppgift att lämna förslag avseende val av ordförande vid årsstämma, antalet styrelseledamöter och arvodet till styrelsen, uppdelat mellan ordförande, vice ordförande, övriga ledamöter och eventuell ersättning för arbete i styrelseutskotten, val av styrelseledamöter och styrelseordförande, val av revisor, arvode till bolagets revisor och valberedning inför nästa årsstämma.

## VALBEREDNING, FEM PROTOKOLLFÖRDA MÖTEN (AVSER PERIODEN 16 MARS 2023 TILL 31 JANUARI 2024)

Ledamot	Representant för Röster, %	Röster, % 31 oktober 2023
Åsa Mitsell, ordförande	Näringsdepartementet för svenska staten	21,80
Adrian Lübbert	Danska Finansministeriet för danska staten	21,80
Jacob Wallenberg	Wallenberg Investments AB	3,42
Gerald Engström	Gerald Engström och Färna Invest AB	0,21
Carsten Dilling	Styrelseordförande	0

### Av valberedningen bearbetade frågor

Sedan årsstämman 2023 har valberedningen utvärderat styrelsens arbete, kompetens och sammansättning. Valberedningen tillämpar Kodens punkt 4.1 som mångfaldspolicy, det vill säga att styrelsen ska ha en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning, präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämvalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund, samt att en jämn könsfördelning ska eftersträvas. Hållbarhetskompetens ingår som utvärderingskriterium av kandidater till nyval i styrelsen. Styrelseordföranden ingår sedan årsstämman 2018 i valberedningen. Resultatet av styrelsens utvärdering av styrelsearbetet hålls tillgängligt för valberedningen. Minst ett möte med styrelsen och koncernchefen genomförs innan valberedningen lämnar sitt förslag till årsstämman.

Valberedningens förslag offentliggörs i kallelsen till årsstämman, på bolagets hemsida och vid årsstämman. Ledamöterna har inte av SAS erhållit arvode eller andra ersättningar för sitt arbete i valberedningen. Valberedningen kan belasta SAS med skäliga

kostnader för rekryteringskonsulter eller andra externa kostnader som erfordras för att valberedningen ska kunna fullgöra sitt uppdrag.

## B. REVISORER

Revisorer utses av årsstämman med uppgiften att granska bolagets finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Val av revisor genomfördes vid årsstämman 2023 då KPMG valdes till revisor för tiden intill slutet av årsstämman 2024. Huvudansvarig revisor är Tomas Gerhardsson.

Den huvudansvariga revisorn har vid två tillfällen för räkenskapsåret 2022/2023 träffat styrelsen och presenterat upplägget för revisionsarbetet och redovisat sina iakttagelser från revisionen.

Revisorn har också träffat revisionsutskottet vid 5 tillfällen. Styrelsen har under räkenskapsåret vid ett tillfälle träffat bolagets revisor utan närvaro av vd eller annan person från bolagsledningen.

KPMG avger revisionsberättelse avseende SAS AB, koncernen och en övervägande majoritet av dotterföretagen. Under året har KPMG utöver revisionsarbetet utfört tjänster för bolag i SAS avseende rådgivning inom områden som är förknippade med revisionen enligt tabellen nedan. För information om arvoden till revisorn under 2022/2023, se not 35.

Arvoden till revisorer	MSEK
Revisionsuppdrag	9
Övriga lagstadgade uppdrag	0
Skatterådgivning	-
Övrigt	1
<b>Totalt</b>	<b>10</b>

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

## C. BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är SAS högsta beslutande organ. På bolagsstämman i SAS AB motsvarar en stamaktie en röst utan begränsningar i fråga om hur många röster varje aktieägare kan avge vid en bolagsstämma.

Bolagsstämma kan avhållas i Stockholm, Solna eller Sigtuna. Kallelse till årsstämma utfärdas tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelsen utfärdas genom annons i dagstidning i Sverige, i Post- och Inrikes Tidningar i Sverige, offentliggörande i pressmeddelande och publicering på bolagets hemsida. SAS skickar också kallelsen med e-post till de aktieägare som begär det via bolagets hemsida [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

Under räkenskapsåret 2022/2023 kallade styrelsen till årsstämman den 16 mars 2023. Bolagsordningen innehåller inga särskilda bestämmelser om tillsättande och entledigande av styrelseledamöter eller om ändring av bolagsordningen. Per 31 oktober 2023 fanns inga av bolagsstämman lämnade bemyndiganden till styrelsen att besluta att bolaget ska ge ut nya aktier eller förvärva egna aktier. Styrelsen hade per den 31 oktober 2021 ett av bolagsstämman lämnat bemyndigande att besluta om emission av teckningsoptioner med rätt att teckna förlagsaktier, vilket styrelsen utnyttjade den 29 november 2021.

### BESLUT FRÅN ÅRSSTÄMMAN 16 MARS 2023

- Fastställande av resultat- och balansräkningen, samt koncernredovisningen och koncern-balansräkningen.
- Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och vd.
- Tillsättande av styrelseledamöter, styrelseordförande, revisor och valberedning, samt beslut om valberedningens instruktion.
- Styrelsearvodena skall vara oförändrade i förhållande till föregående år.
- Årsstämman beslutade att ingen utdelning för räkenskapsåret 1 november 2021-31 oktober 2022 ska utgå till aktieägarna.
- Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens rapport avseende ersättning till ledande befattningshavare.
- Aktieägarförslagen från Thorwald Tilman (f.d Arvidsson) om särskild granskning erhöll inte tillräckligt stöd.

## D. STYRELSEN

Styrelsens arbete styrs av den svenska aktiebolagslagen, bolagsordningen, Koden och den av styrelsen årligen fastställda arbetsordningen. Styrelsen är ytterst ansvarig för SAS verksamhet. Det inkluderar även riskhantering, regelefterlevnad samt SAS interna kontroll. Styrelsens ledamöter väljs av årsstämman fram till dess nästa årsstämma hållits. Bolagsordningen anger att styrelsen ska ha sex till åtta bolagsstämموالدا ledamöter. Styrelsen har sedan årsstämman 2023 bestått av sju bolagsstämموالدا ledamöter. Därutöver har styrelsen bestått av tre arbetstagarrepresentanter med vardera två personliga suppleanter.

Arbetstagarrepresentanterna utses av SAS arbetsgrupper i Danmark, Norge och Sverige enligt lag och särskilt avtal. Suppleanterna deltar vid styrelsens sammanträden om ordinarie ledamot har förfall. Med undantag för arbetstagarrepresentanterna är ingen styrelseledamot anställd i SAS AB eller annat bolag i SAS. De bolagsstämموالدا ledamöterna utses för tiden fram till slutet av nästa årsstämma. Någon regel om längsta tid som ledamot kan ingå i styrelsen finns inte. Styrelseledamöternas erfarenhet och eventuella

beroendeförhållanden till bolagets ägare med mera framgår på sid. 89-90.

Vd och andra ledande befattningshavare i bolaget har deltagit i styrelsens sammanträden såsom föredragande och bolagets chefsjurist har varit styrelsens sekreterare.

Ledamöternas medelålder är 56 år och två av de sju ledamöterna invalda vid årsstämman 2023 är kvinnor. Samtliga bolagsstämموالدا ledamöter anses av valberedningen vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Samtliga ledamöter anses också oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare per 31 oktober 2023.

För att effektivisera och fördjupa styrelsens arbete finns tre utskott:

- Ersättningsutskottet
- Revisionsutskottet
- SAS FORWARD styrelseutskottet

Ledamöterna till dessa utskott utses av styrelsen. Huvuduppgiften för utskotten är att förbereda ärenden för styrelsens beslut. Utskotten innebär ingen delegering av styrelsens rättsliga ansvar. Rapportering till styrelsen av frågor som behandlas vid utskottens möten sker antingen skriftligen eller muntligen vid efterföljande styrelsesammanträde.

Arbetet i respektive utskott följer en skriftlig instruktion och arbetsordning, fastställd av styrelsen. SAS chefsjurist tjänstgör som sekreterare i revisionsutskottet. Protokoll från utskottssammanträdena tillställs samtliga styrelseledamöter. Ersättning för arbete i styrelseutskott fastställs av årsstämman.

## NÄRVAROFREKVENNS STYRELSEMÖTEN NOVEMBER 2022–OKTOBER 2023

Namn	29/11	23/1	23/2	16/3 <sup>1</sup>	2/4 <sup>2</sup>	20/4 <sup>2</sup>	15/5 <sup>2</sup>	31/5	12/6	20/7 <sup>2</sup>	31/8	29/9 <sup>2</sup>	2/10 <sup>2</sup>	3/10 <sup>2</sup>	19/10 <sup>2</sup>	26/10
Förvaltningsberättelse																
Carsten Dilling, ordförande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Förvaltningsberättelse																
Lars-Johan Jarnheimer, vice ordförande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Utdelning, vinstdisposition och utsikter																
Monica Caneman, ledamot <sup>3</sup>	●	○	●	●												
> Bolagsstyrningsrapport																
Kay Kratky, ledamot	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	●
Styrelse																
Oscar Stege Unger, ledamot	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Koncernledning																
Michael Friisdahl	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Henriette Hallberg Thygesen, ledamot	●	○	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
Nina Bjornstad, ledamot	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Tommy Nilsson, arbetstagarrepresentant	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Jens Lippestad, arbetstagarrepresentant	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kim John Christiansen, arbetstagarrepresentant	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● Närvarat ○ Ej närvarat

1) Två styrelsemöten, varav ett konstituerande efter årsstämman. 2) Extra styrelsemöte. 3) Monica Caneman lämnade styrelsen efter årsstämman den 16 mars 2023.

### Styrelsens arbete 2022/2023

Styrelsens arbete följer en årlig föredragningsplan med särskilda teman och fasta beslutspunkter. Arbetsordningen beskriver fördelningen av styrelsens arbete dels mellan styrelsen och dess utskott, dels mellan styrelsen, dess ordförande och vd. Styrelseordföranden ska genom ett nära samarbete med vd följa verksamhetens utveckling, planera styrelsemöten, ansvara för att övriga ledamöter fortlöpande får högkvalitativ information om koncernens ställning och utveckling samt tillse att styrelsen årligen utvärderar styrelsearbetet och vd:s arbetsinsats.

Arbetsordningen innehåller också bestämmelser som ska säkerställa styrelsens behov av fortlöpande information och ekonomisk rapportering samt instruktioner

för vd och bolagets styrelseutskott. Arbetsprocessen utvärderas varje år inklusive styrelsearbetet. Styrelseutvärderingen genomförs genom en årlig enkät som sammanställs och sedan diskuteras av styrelsen.

Inom styrelsen utses medlemmarna i de tre styrelseutskotten, ersättningsutskottet, revisionsutskottet och SAS FORWARD styrelseutskottet. Under november 2022 – oktober 2023 höll styrelsen totalt 17 protokollförda styrelsemöten, inklusive ett konstituerande möte.

Vd och andra ledande befattningshavare i bolaget har deltagit i styrelsens sammanträden såsom föredragande och bolagets chefsjurist har varit styrelsens sekreterare.

**AVHANDLADE HUVUDFRÅGOR VID STYRELSEMÖTEN**
**Förvaltningsberättelse**

Förvaltningsberättelse  
 Utdelning, vinstdisposition  
 och utsikter  
 > [Bolagsstyrningsrapport](#)  
 Styrelse  
 Koncernledning

<b>Q1</b> <b>november–januari</b>	<b>Q2</b> <b>februari–april</b>	<b>Q3</b> <b>maj–juli</b>	<b>Q4</b> <b>augusti–oktober</b>
<p><b>29 november</b>            Bokslutet för 2021/2022 med förslag till resultatdisposition, externa revisorns avrapportering, prognos för 2022/2023. Revision av SAS Informationspolicy. Uppdatering kring SAS FORWARD.</p> <p><b>23 januari</b>            Redogörelse för finansiell situation. Redogörelse för flyg-, företags- och cybersäkerhetsarbete.</p>	<p><b>23 februari</b>            Fastställande av delårsrapporten för första kvartalet 2022/2023.</p> <p><b>16 mars</b>            Fastställande av styrelsens arbets- och mötesplan för 2023/2024. Uppdatering kring SAS FORWARD. Vid det andra styrelsemötet efter årsstämman konstituerades styrelsen.</p> <p><b>2 april</b>            Finansiell prognossammanfattning.</p> <p><b>20 april</b>            Uppdatering kring SAS FORWARD.</p>	<p><b>15 maj</b>            Uppdatering efter den allmänna domstols-domen om statligt stöd.</p> <p><b>31 maj</b>            Revisorns avrapportering av översiktlig granskning samt fastställande av delårsrapporten för andra kvartalet 2022/2023.</p> <p><b>12 juni</b>            Kund och Eurobonusuppdatering. Hållbarhet beslut om förändring av standard och ändrade mål. Uppdatering kring SAS FORWARD.</p> <p><b>20 juli</b>            Uppdatering kring SAS FORWARD.</p>	<p><b>31 augusti</b>            Fastställande av delårsrapporten för tredje kvartalet 2022/2023. Uppdatering kring SAS FORWARD.</p> <p><b>29 september</b>            Uppdatering kring Equityprocessen.</p> <p><b>2 oktober</b>            Uppdatering kring Equityprocessen.</p> <p><b>3 oktober</b>            Uppdatering kring Equityprocessen.</p> <p><b>19 oktober</b>            Uppdatering kring Equityprocessen. Beslut kring investeringsavtal och DIP-mandat.</p> <p><b>26 oktober</b>            Budget 2023/2024. Uppdatering kring SAS FORWARD. Uppföljning av riskhantering, regelefterlevnad, intern kontroll och bolagsstyrning. Årlig revision av Insiderpolicy.</p>

- Förvaltningsberättelse
- Förvaltningsberättelse
- Utdelning, vinstdisposition och utsikter
- > Bolagsstyrningsrapport
- Styrelse
- Koncernledning

## E. REVISIONSUTSKOTT

### Ansvarsområde

Revisionsutskottet övervakar den finansiella rapporteringen, effektiviteten i bolagets interna kontroll, internrevision och riskhantering. Utskottet håller sig informerat om revisionen. Revisionsutskottet svarar för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra bolagets finansiella rapportering. Kvalitetssäkringen sker genom att utskottet behandlar kritiska redovisningsfrågor och de finansiella rapporter som bolaget lämnar. Frågor som utskottet behandlar är intern kontroll, regelefterlevnad, osäkerhet i redovisade värden, händelser efter balansdagen, ändringar i uppskattningar och bedömningar, finansiella och legala risker, misstänkta oegentligheter samt andra förhållanden som påverkar bolagets finansiella rapportering. Under året har revisionsutskottet även haft ett möte särskilt inriktat på hållbarhetsfrågor.

Bolagets externa revisor deltar i alla revisionsutskottets möten. Revisionsutskottet ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, granska och övervaka revisorns opartiskhet och självständighet och därvid särskilt uppmärksamma om revisorn tillhandahåller bolaget andra tjänster än revisionstjänster, och biträda vid upprättandet av förslag till årsstämmans beslut om revisorsval och revisionsarvode.

### Utnämning av ledamöter

Styrelsen utser revisionsutskottets ledamöter. Samtliga ledamöter av revisionsutskottet är oberoende i förhållande till SAS, bolagsledningen och aktieägarna i enlighet med Koden. I utskottets sammanträden deltar, utöver utskottssekreteraren och den externa revisorn, SAS CFO och en arbetstagarrepresentant samt, vid behov, representanter från SAS redovisningsenhet.

#### REVISIONSUTSKOTTETS ARBETE 2022/2023 – ÅTTA PROTOKOLLFÖRDA MÖTEN

Mötesdatum:	25/11	29/11	23/1	23/2	31/5	11/6	13/6	30/8
Kay Kratky (ordförande) <sup>1</sup>					●	●	●	●
Lars-Johan Jarnheimer	●	●	●	●	●	●	●	●
Oscar Stege Unger	●	●	●	●	●	●	●	●

● Närvarat ○ Ej närvarat

<sup>1)</sup> Kay Kratky utsågs till ordförande för revisionsutskottet efter årsstämman den 16 mars 2023.

## F. ERSÄTTNINGSPROV

### Ansvarsområde

Ersättningsutskottet bereder styrelsens beslut i frågor om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare med syfte att säkerställa bolagets tillgång till befattningshavare med den kompetens bolaget behöver för bolaget anpassade kostnader. Ersättningsutskottet förbereder förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för godkännande på årsstämman.

### Utnämning av ledamöter

Styrelsen utser ersättningsutskottets ledamöter. Koden anger bland annat att ledamöterna i ersättningsutskottet ska vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Samtliga ledamöter av ersättningsutskottet är oberoende i förhållande till SAS och bolagsledningen.

#### ERSÄTTNINGSPROVETS ARBETE 2022/2023 – FEM PROTOKOLLFÖRDA MÖTEN

Mötesdatum:	2/12	1/2	26/2	1/5	6/6
Carsten Dilling, ordförande	●	●	●	●	●
Lars-Johan Jarnheimer, vice ordf.	●	●	●	●	●

● Närvarat ○ Ej närvarat

## G. SAS FORWARD STYRELSEUTSKOTT

### Ansvarsområde

SAS FORWARD styrelseutskottet bereder styrelsens beslut avseende SAS FORWARD-planen, inklusive överväganden i chapter 11.

### Utnämning av ledamöter

Styrelsen utser utskottets ledamöter. Styrelsen omprövar årligen behovet av styrelseutskottet.

### Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Årsstämman 2020 fastställde riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som närmare framgår nedan.

Riktlinjerna avser för bestämmande av ersättning till vd och övriga medlemmar av koncernledningen. Riktlinjerna omfattar även eventuell ersättning till styrelseledamöter utöver styrelsearvode. Riktlinjerna ska tillämpas på ersättningar som avtalas efter årsstämman 2020 samt på ändringar i redan avtalade ersättningar som görs därefter. Riktlinjerna omfattar inte ersättningar som beslutas av bolagsstämman. Beträffande anställningsförhållanden som lyder under andra regler än svenska får, såvitt avser pensionsförmåner och andra förmåner, vederbörliga anpassningar ske för att följa tvingande sådana regler eller fast lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt som möjligt ska tillgodoses.

Styrelsen avser föreslå att årsstämman 2024 beslutar om oförändrade riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

### Riktlinjernas främjande av bolagets affärsstrategi, långsiktiga intressen och hållbarhet

En framgångsrik implementering av bolagets affärsstrategi och tillvaratagandet av bolagets långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, förutsätter att bolaget kan rekrytera och behålla kvalificerade medarbetare. För detta krävs att SAS kan erbjuda konkurrenskraftig totalersättning, vilket dessa riktlinjer möjliggör. Totalersättningen ska vara marknadsmässig och konkurrenskraftig samt stå i relation till ansvar och befogenheter.

För information om bolagets affärsstrategi, se SAS hemsida (<https://www.sasgroup.net/en/strategic-priorities/>).

### Formerna av ersättning m.m.

Ersättningen ska vara marknadsmässig och ska bestå av följande komponenter: fast lön, eventuell rörlig lön enligt separat överenskommelse, pension och övriga förmåner. Bolagsstämman kan därutöver – och oberoende av dessa riktlinjer – besluta om exempelvis aktie- och aktiekursrelaterade ersättningar.

#### Fast lön

Den fasta lönen ska bestå av fast årlig kontant lön. Den fasta lönen ska återspegla de krav som ställs på befattningen avseende kompetens, ansvar, komplexitet och på vilket sätt den bidrar till att uppnå affärsmålen. Den fasta lönen ska också återspegla den prestation som befattningshavaren nått och således vara individuell och differentierad.

#### Rörlig lön

Utöver fast lön kan ledande befattningshavare rapportera till vd, enligt separat överenskommelse, erhålla

rörlig lön vid uppfyllande av beslutade kriterier och mot att befattningshavarens fasta lön fryses för revision under viss period efter det att rörlig lön har utgått. Eventuell rörlig lön ska bestå av årlig rörlig kontant lön och får som högst motsvara 20 % av den fasta årliga lönen. Uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig lön ska kunna mätas under en period om ett år.

Den rörliga lönen ska vara kopplad till ett eller flera förutbestämda och mätbara kriterier som kan vara finansiella, såsom EBT, CASK och PASK, eller icke-finansiella, såsom CO<sub>2</sub> utsläpp, flygsäkerhet, medarbetarengagemang och kundnöjdhet. Den rörliga ersättningen ska till mindre än 30 % vara beroende av icke finansiella kriterier. Genom att målen kopplar de ledande befattningshavarnas ersättning till bolagets resultat och hållbarhet främjar de genomförandet av bolagets affärsstrategi, långsiktiga intressen och konkurrenskraft.

När mätperioden för uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig lön avslutats ska bedömas i vilken utsträckning kriterierna har uppfyllts. Såvitt avser finansiella mål ska bedömningen baseras på den av bolaget senast offentliggjorda finansiella informationen.

Villkor för rörlig lön ska utformas så att styrelsen, om exceptionella ekonomiska förhållanden råder, har möjlighet att begränsa eller underlåta utbetalning av rörlig lön om en sådan åtgärd bedöms som rimlig.

Ytterligare rörlig kontant ersättning kan utgå vid extraordinära omständigheter, förutsatt att sådana extraordinära arrangemang är tidsbegränsade och endast görs på individnivå antingen i syfte att rekrytera eller behålla befattningshavare, eller som ersättning för

extraordinära arbetsinsatser utöver personens ordinarie arbetsuppgifter. Sådan ersättning får inte överstiga ett belopp motsvarande 20 % av den fasta årliga lönen samt ej utges mer än en gång per år och per individ. Beslut om sådan ersättning ska fattas av styrelsen på förslag av ersättningsutskottet.

### Pension

För vd ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara avgiftsbestämda och premierna ska inte överstiga 40 % av den fasta årliga lönen. För övriga medlemmar av koncernledningen ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara avgiftsbestämda om inte befattningshavaren omfattas av förmånsbestämd pension enligt tvingande kollektivavtalsbestämmelser. Premierna för avgiftsbestämd pension ska inte överstiga 30 % av den fasta årliga lönen. Rörlig lön ska vara pensionsgrundande i den mån det följer av tvingande kollektivavtalsbestämmelser som är tillämpliga på befattningshavaren (gäller Sverige och avgiftsbestämd pension). I det fallet ska premierna för avgiftsbestämd pension inte överstiga 36 % av den fasta årliga lönen som en följd av pensionsavsättningar för rörlig lön.

### Övriga förmåner

Övriga förmåner, som bl.a. kan omfatta bilförmån, reseförmån och sjukvårdsförsäkring, ska vara marknadsmässiga och endast utgöra en begränsad del av den sammanlagda ersättningen. Premier och andra kostnader i anledning av sådana förmåner får sammanlagt uppgå till högst 10 % av den fasta årliga lönen.

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

### Villkor vid uppsägning

För vd och övriga medlemmar av koncernledningen ska uppsägningstiden vara 6 månader vid uppsägning från befattningshavarens sida. Vid uppsägning från bolagets sida ska en uppsägningstid om maximalt 12 månader gälla. Vid uppsägning från bolagets sida ska avgångsvederlag kunna utgå med belopp motsvarande högst ett års fast lön med full avräkning om befattningshavaren erhåller ersättning från ny anställning eller uppdrag.

Därutöver kan ersättning för eventuellt åtagande om konkurrensbegränsning utgå. Sådan ersättning ska kompensera för eventuellt inkomstbortfall och ska endast utgå i den utsträckning som den tidigare befattningshavaren saknar rätt till avgångsvederlag. Ersättningen ska baseras på den fasta lönen vid tidpunkten för uppsägningen och uppgå till högst 60 % av den fasta lönen vid tidpunkten för uppsägningen, om inte annat följer av tvingande kollektivavtalsbestämmelser, och utgå under den tid som åtagandet om konkurrensbegränsning gäller, vilket ska vara högst 18 månader efter anställningens upphörande.

### Arvode till styrelseledamöter

SAS stämموvalda styrelseledamöter ska i särskilda fall kunna arvoderas för tjänster inom deras respektive kompetensområde, som ej utgör styrelsearbete, under en begränsad tid. För dessa tjänster (inklusive tjänster som utförs genom av styrelseledamot helägt bolag) ska utgå ett marknadsmässigt arvode förutsatt att sådana tjänster bidrar till implementeringen av SAS affärsstrategi och tillvaratagandet av SAS långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet. Sådant konsulatarvode får för respektive styrelseledamot aldrig överstiga det årliga styrelsearvodet.

### Lön och anställningsvillkor för anställda

Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har lön och anställningsvillkor för bolagets anställda beaktats genom att uppgifter om anställdas totalersättning, ersättningens komponenter samt ersättningens ökning och ökningstakter över tid har utgjort en del av ersättningsutskottets och styrelsens beslutsunderlag vid utvärderingen av skäligheten av riktlinjerna och de begränsningar som följer av dessa.

### Berednings- och beslutsprocess

Styrelsen har inrättat ett ersättningsutskott. I utskottets uppgifter ingår bl.a. att bereda principer för ersättning till koncernledningen och styrelsens beslut om förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Styrelsen ska upprätta förslag till nya riktlinjer åtminstone vart fjärde år och lägga fram förslaget för beslut vid årsstämman. Riktlinjerna ska gälla till dess att nya riktlinjer antagits av bolagsstämman. Ersättningsutskottet ska även följa och utvärdera program för rörliga ersättningar till koncernledningen, tillämpningen av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget. Ersättning till vd ska beslutas inom ramen för godkända principer av styrelsen efter beredning och rekommendation av ersättningsutskottet. Ersättning till övriga ledande befattningshavare ska beslutas av vd inom ramen för fastställda principer och efter avstämning med ersättningsutskottet. Ersättningsutskottets ledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Vid styrelsens behandling av och beslut i ersättningsrelaterade frågor närvarar inte vd eller andra personer i koncernledningen, i den mån de berörs av frågorna.

### Frågående av riktlinjerna

Styrelsen får besluta att frånga riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose bolagets långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa bolagets ekonomiska bärkraft. Som angivits ovan ingår det i ersättningsutskottets uppgifter att bereda styrelsens beslut i ersättningsfrågor, vilket innefattar beslut om avsteg från riktlinjerna.

## H. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen utser vd i SAS AB, som tillika är koncernchef. Styrelsen har delegerat det operativa ansvaret för SAS förvaltning till vd. En instruktion avseende arbetsfördelningen mellan styrelse och vd beslutas årligen av styrelsen som också årligen utvärderar vd:s arbete. I styrelsens instruktioner för vd framgår närmare föreskrifter angående vd:s befogenheter och förpliktelser.

Vd har ett nära samarbete och informationsutbyte med ordföranden samt regelbundna möten avseende SAS verksamhet och utveckling samt för planeringen av styrelsesammanträdena. För att möjliggöra för styrelsen att fortlöpande följa och kontrollera SAS finansiella ställning förser vd styrelsen med månadsrapporter.

Under 2022/2023 bestod koncernledningen av åtta medlemmar, inklusive vd. För information om koncernledningens sammansättning och funktioner, se sid. 91-92.

Koncernledningen är inte ett bolagsorgan i svensk aktiebolagsrättslig mening och har som kollegialt ledningsorgan inte något på lag grundat ansvar i

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

### > Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

förhållande till styrelse och aktieägare. Det är enbart vd som rapporterar till styrelsen. Koncernledningen har normalt protokollförda möten varje vecka. Dessa möten leds av vd, som fattar beslut efter samråd med koncernledningens övriga medlemmar.

SAS övergripande enheter som inte är separata juridiska enheter styrs av koncernledningen, genom respektive enhets representant.

Till grund för koncernledningens styrning och kontroll av verksamheten finns riktlinjer och policyer avseende finansiell styrning och uppföljning, kommunikationsfrågor, HR, juridiska frågor, varumärken, affärsetik samt miljöfrågor.

### Internrevision – Internkontroll

SAS tillämpar COSO, ett internationellt vedertaget ramverk för intern kontroll, för att beskriva och utvärdera koncernens kontrollstruktur.

Intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen involverar styrelsen, bolagsledningen samt personalen och har utformats för att ge en rimlig försäkran om tillförlitligheten i den externa rapporteringen. Styrelsen är ytterst ansvarig för den interna kontrollen. Nedan beskrivs fem områden som gemensamt formar basen för en god kontrollstruktur.

### Kontrollmiljö

Kontrollmiljön utgör basen för den interna kontrollen och innefattar den kultur som SAS kommunicerar och verkar i. Koncernen har som ambition att dess värderingar: pålitlighet, öppenhet, omtanke och värdeskapande ska genomsyra organisationen och den interna kontrollmiljön.

Samtliga handlingar, såväl internt som externt, ska präglas av denna värderingsgrund. SAS Code of Conduct (Uppförandekoden) beskriver önskat förhållningssätt i olika situationer, inklusive en rapportstruktur för avvikelser från önskat förhållningssätt. Information om koncernens styrning finns tillgänglig för samtliga medarbetare på koncernens intranät. Dessa dokument beskriver SAS styrfilosofi, styrmodell, enheterna och bolagens roller och ansvar, ägarkrav, övergripande uppföljning, interna affärsrelationer samt uppdelning av arbetsuppgifter.

### Riskbedömning

Bolagsledningen gör varje år en verksamhetsövergripande riskbedömning med utgångspunkt i verksamhetens målsättningar. Riskbedömningen presenteras för revisionsutskottet och följs upp kontinuerligt under året.

Med avseende på den finansiella rapporteringen genomförs årligen en bedömning av väsentliga risker i förhållande till större balans- och resultatposter. Genom bedömningen graderas risker med avseende på den finansiella rapporteringen och kritiska områden identifieras.

Vidare genomför SAS internrevision årligen en riskbedömning som ligger till grund för kommande års revisionsplan. Såväl riskbedömningen som revisionsplanen presenteras för bolagsledningen och revisionsutskottet.

### Kontrollaktiviteter

För att hantera risker och säkerställa tillförlitligheten i den finansiella rapporteringen utförs kontroller på flera nivåer inom SAS. I SAS ramverk för intern kontroll har

dessa nyckelkontroller sammanställts och beskrivits per process. De processer som omfattas av ramverket är generella styrningsprocesser, bokslutsprocessen, intäktsprocessen, inköpsprocessen, löneprocessen, kapitalförvaltningsprocessen samt kontroller relaterade till IT. Ramverket är föremål för en årlig översyn med utgångspunkt i den uppdaterade riskbedömningen rörande risker med avseende på finansiell rapportering. SAS internrevision utförde tre revisioner under räkenskapsåret 2022/2023 och avsåg Hållbarhet SAF, Human Resources och Procurement/ Spend Management.

### Information och kommunikation

SAS ambition är att informations- och kommunikationsvägar avseende den interna kontrollen för den finansiella rapporteringen ska vara kända och ändamålsenliga. På intranätet finns samtliga policyer och riktlinjer inom det finansiella området samlade under 'SAS Group Financial Guide'. SAS redovisningsprinciper och eventuella förändringar kommuniceras alltid genom direktutskick samt genom kontinuerliga möten med ekonomer i enheterna och dotterföretagen.

Samtliga enheter och dotterföretag avger varje månad en verksamhetsrapport, inklusive finansiell status och utveckling. För att säkerställa att den externa informationsgivningen blir korrekt och fullständig finns en Informationspolicy som är fastlagd av SAS styrelse. SAS publicerade externa rapporter bygger på rapportering från samtliga legala enheter i enlighet med en standardiserad rapporteringsrutin.

Finansiell information som lämnas regelbundet är: årsredovisningen, kvartalsrapporter, månatliga



**Förvaltningsberättelse**

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter> **Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

Koncernledning

trafikrapporter, pressmeddelanden, presentationer och telefonkonferenser riktade till finansanalytiker, investerare och möten med kapitalmarknaden i Sverige och internationellt. Ovanstående information finns också tillgänglig på SAS hemsida [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

**Uppföljning**

SAS internrevision hanteras i extern regi. De revisioner som utförs av internrevisionen baseras på en årlig internrevisionsplan och är främst inriktade på operationella riskområden. Internrevisionsplanen omfattar dock även processer som påverkar den finansiella rapporteringen samt risker för oegentligheter, otillbörligt gynnande av annan part på bolagets bekostnad, och risker för förlust eller förskingring. Den årliga internrevisionsplanen godkänns av revisionsutskottet och SAS styrelse.

Uppföljning och kontinuerlig utvärdering av efterlevnad av policyer och riktlinjer, såväl som uppföljning av rapporterade brister, görs regelbundet. I samband med uppföljning av åtgärdsplaner för noterade brister i kontrollaktiviteter och dess kontrollmål testas åtgärderna och dess efterlevnad. Rekommendationer från den externa och interna revisionen samt status avseende åtgärder sammanställs och presenteras för koncernledningen och revisionsutskottet. Den finansiella rapporteringen behandlas vid varje styrelsemöte och vid möten i revisionsutskottet.

## STYRELSE

### Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse  
 Utdelning, vinstdisposition  
 och utsikter  
 Bolagsstyrningsrapport  
 > Styrelse  
 Koncernledning

Styrelsen ansvarar för SAS organisation och förvaltning, att kontrollen av bokföringen och de ekonomiska förhållandena i övrigt är betryggande samt för tillsättande och entledigande av vd. Samtliga bolagsstäm-movalda styrelseledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Årsstämman 2023 beslutade i enlighet med valberedningens förslag om omval av Carsten Dilling, Lars-Johan Jarnheimer, Oscar Stege Unger, Kay Kratky, Nina Bjornstad, Henriette Hallberg Thygesen och Michael Friisdahl. Till styrelsens ordförande omvaldes Carsten Dilling.

Styrelsesammansättningen grundades på att SAS agerar på en marknad som kännetecknas av ett betydande förändringstryck och hård konkurrens, och inte minst de avsevärda effekterna av covid-19. Valberedningen anser att styrelsen med sin gedigna erfarenhet av att driva förändringsarbete, sina breda kunskaper inom kund- och konsumentfrågor och digitalisering samt omfattande erfarenhet av strategiskt affärsutvecklingsarbete är särskilt lämpad för att ge bolagets ledning det stöd som krävs i det fortsatta förändringsarbetet.

Valberedningen ansåg att Kodens krav på mångsidighet, bredd och en jämn könsfördelning uppfylldes på ett bra sätt genom valberedningens förslag.

Inga aktiekonvertibler eller optioner finns utställda till styrelsen i SAS AB.



**CARSTEN DILLING,  
FÖDD 1962**

Styrelseordförande i SAS AB sedan 2018. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2014.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseordförande i NNIT A/S, MT Højgaard Holding A/S och Terma A/S samt medlem i Maj Invest.

**Utbildning:** Ekonomie kandidat-examen och Ekonomie masterexamen, Köpenhamns handelshögskola.

**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseordförande i Get AS och Traen A/S, styrelseledamot i Gatetrade A/S, Columbus IT Partner A/S, Confederation of Danish Industry (DI) och Industrial Employers i Köpenhamn (IAK) och ett flertal styrelseuppdrag för TDC Group. Tidigare vd och koncernchef för TDC A/S.

**Aktieinnehav:** 352 220.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**LARS-JOHAN JARNHEIMER,  
FÖDD 1960**

Vice styrelseordförande i SAS AB sedan 2021. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2013.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseordförande i Telia Company AB, Arvid Nordqvist HAB, Elite Hotels och Ingka Holding B.V (IKEA).

**Utbildning:** Ekonomie kandidat-examen, Lunds och Växjö universitet.

**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseordförande i Egmont International Holding AS, Qliro Group, BRIS och Eniro AB. Styrelseledamot i MTG Modern Times Group AB, Invik och Apoteket AB. Vd och koncernchef för Tele2.

**Aktieinnehav:** 100 000.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**NINA BJORNSTAD,  
FÖDD 1977**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2021.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseledamot i Telenor Group ASA och Utopi Ltd. PwC UK Advisory Board och Mace Group Advisory Board.

**Utbildning:** MBA i Business, University of Washington, B.Sc. i finans och nationalekonomi, University of Colorado.

**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseledamot i Starship, Head of Professional Services Google Cloud i Nordeuropa, Country Manager Google Cloud UK, Microsoft Enterprise Sales och Partnerships Director UK, Amazon US.

**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**MICHAEL FRIISDAHL,  
FÖDD 1962**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2021.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseledamot i Hospital for SickKids Foundation, Toronto, Kanada, och Campaign Cabinet Chair för Scarborough Health Network Foundation \$100M insamlingskampanj. Vd och koncernchef för Maple Leaf Sports & Entertainment (MLSE).

**Utbildning:** Ingen formell examen.  
**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseledamot i Entertainment One (eOne), Air Canada Rouge, Air Canada Vacations, Thomas Cook North America and The Holiday Network. Vd och koncernchef för Air Canada Leisure Group samt vd och koncernchef för Thomas Cook North America and The Holiday Network.

**Aktieinnehav:** 521 800.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse  
 Utdelning, vinstdisposition  
 och utsikter  
 Bolagsstyrningsrapport  
 > Styrelse  
 Koncernledning



**HENRIETTE HALLBERG  
 THYGESEN,  
 FÖDD 1971**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2021.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** EVP Chief Delivery Officer, A.P. Møller Maersk A/S.

**Utbildning:** Executive MBA, Columbia Business School och London Business School, Ph.D. tillämpad matematik, Köpenhamns handelshögskola. Masterexamen, Köpenhamns handelshögskola.

**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Styrelseledamot i Cowi Holding A/S. På A.P.Møller-Maersk sedan 1994. Vd för Svitzer, regionchef på Damco Americas, regionchef på Damco North Asia och flera andra ledande befattningar på A.P.Møller Maersk.

**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**KAY KRATKY,  
 FÖDD 1958**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2019.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Vd för KK Global Consult och ordförande för den rådgivande styrelsen i Caphenia GmbH.

**Utbildning:** Maskinteknik vid Technische Hochschule Darmstadt.  
**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** Vd för Aviation for Renewable Energy in Germany e.V., vd Austrian Airlines, COO Lufthansa German Airlines och vd Jade Cargo International.

**Aktieinnehav:** 50 000.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**OSCAR STEGE UNGER,  
 FÖDD 1975**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2018.

**Styrelseuppdrag/befattningar:** Senior Advisor Wallenberg Foundations AB, grundare och vd Canucci AB.

**Utbildning:** Ekonomie maste-examen och Ekonomie kandidat-examen vid Stockholms universitet.  
**Tidigare styrelseuppdrag/befattningar:** IR-chef samt kommunikationschef på Investor AB och Director Wallenberg Foundations AB.

**Aktieinnehav:** 100 000.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

*Oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och bolagets större aktieägare.*



**ARBETSTAGARREPRESENTANT  
 KIM JOHN CHRISTENSEN  
 FÖDD 1963**

Anställd på SAS Cargo i Danmark. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2021.

**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

**Suppleanter:** William Nielsen, förste suppleant.  
**Aktieinnehav:** 133.  
 Henrik Thyregod, andre suppleant.  
**Aktieinnehav:** 0.



**ARBETSTAGARREPRESENTANT  
 JENS LIPPESTAD  
 FÖDD 1960**

Anställd på SAS Norge. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2020.

**Aktieinnehav:** 1 000.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

**Suppleanter:** Pål Gisle Andersen, förste suppleant.  
**Aktieinnehav:** 0.  
 Øystein Eliassen, andre suppleant.  
**Aktieinnehav:** 0.



**ARBETSTAGARREPRESENTANT  
 TOMMY NILSSON  
 FÖDD 1957**

Anställd på SAS Sverige. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2020.

**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav i närstående parter:** 0.

**Suppleanter:** Lennart Selggren, förste suppleant.  
**Aktieinnehav:** 0.  
 Hans Ahlberg, andre suppleant  
**Aktieinnehav:** 0.

Revisorer: KPMG  
 Huvudansvarig revisor: Tomas Gerhardsson.  
 Auktoriserad revisor. Vald på årsstämman 2023  
 Styrelsesekreterare: Anna Almén, chefsjurist

## KONCERNLEDNING

### Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse  
 Utdelning, vinstdisposition  
 och utsikter  
 Bolagsstyrningsrapport  
 Styrelse  
 > [Koncernledning](#)

Koncernledningen svarar för koncernens affärsstyrning, ekonomisk rapportering, förvärv/avyttringar, finansiering och kommunikation samt andra koncernövergripande frågor. Medlemmarna i koncernledningen tillsätts av vd i samråd med styrelsen. Det är enbart vd som rapporterar till styrelsen medan övriga koncernledningsmedlemmar rapporterar till vd. Koncernledningen har fördelat ansvaret inbördes vad gäller koncernens affärsstyrning och har normalt protokollförda möten varje vecka. Under räkenskapsåret 2022/2023 slutade Simon Pauck Hansen, COO, den 1 januari 2023 och ersattes av Mikael Wångdahl i rollen som acting COO. Den 1 maj 2023 ersattes Mikael Wångdahl av Jason Mahoney som COO. Erik Westman tillträdde rollen som EVP & Chief Revenue Officer den 1 februari 2023. Vidare ersattes Thérèse Lorenius, co-acting CCO av Paul Verhagen den 14 augusti 2023. Den 1 januari 2024 tillträdde Pernille Ormholt Vang rollen som ny Chief People Officer då Carina Malmgren Heander lämnade sin roll den 1 februari 2024. Vidare ingår Anna Almén, VP General Counsel, i Group Management ledningsgrupp fr.om. den 1 januari 2024.



**ANKO VAN DER WERFF,  
FÖDD 1975**

Verkställande direktör & koncernchef.  
 Medlem av SAS Group Management sedan 15 juli 2021.  
**Tidigare:** CEO på Avianca 2019-2021, Executive Vice President & Chief Commercial Officer på Aeroméxico 2014-2019 och flera ledande positioner på Qatar Airways Group och AirFrance KLM 2006-2014.  
**Externa styrelseuppdrag:** Medlem av IATA Board of Governors.  
**Utbildning:** Examen i juridik från Leidens universitet, examen i företagsledning från Harvard Business School.  
**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav närliggande:** 0.

*Anko van der Werff eller närliggande har inga väsentliga aktieinnehav eller delägarskap i företag som SAS har betydande affärer med.*



**ERNO HILDÉN,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & CFO.  
 Medlem av SAS Group Management sedan 1 april 2022.  
**Tidigare:** Executive Vice President vid Saudia Airlines och CFO och COO samt andra ledande positioner vid Finnair.  
**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** MSc. i "Economics and Business Administration" från Tampere universitetet.  
**Aktieinnehav:** 0.  
**Aktieinnehav närliggande:** 0.



**CHARLOTTE SVENSSON,  
FÖDD 1967**

Executive Vice President & CIO.  
 Medlem av SAS Group Management sedan 1 februari 2020.  
**Tidigare:** Head of Digital & Communication Services och medlem av Group Executives i PostNord 2017-2020, Business Area Manager för brevverksamheten i den nordiska regionen. Dessförinnan CTO inom BonnierGruppen.  
**Externa styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i ICA Gruppen.  
**Utbildning:** Executive Program, Strategy at Stanford University, studier i fysik och matematik vid Chalmers tekniska högskola och examen i systemvetenskap från Karlstads universitet.  
**Aktieinnehav:** 50 000.  
**Aktieinnehav närliggande:** 0.



**ANNA ALMÉN,  
FÖDD 1970**

Executive Vice President & Chief Legal Officer  
 Medlem av SAS Group Management sedan 1 januari 2024.  
**Tidigare:** Vice President General Counsel 2022-2023, Head of Legal Department Sweden 2019-2022. Dessförinnan, befattningar inom SAS juristavdelning sedan 2001.  
**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** Juris kandidatexamen, Stockholms universitet. Master in International Commercial Law, University of Nottingham, England.  
**Aktieinnehav:** 0  
**Aktieinnehav närliggande:** 550

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning, vinstdisposition  
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

> [Koncernledning](#)



**JASON MAHONEY,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & COO. Medlem av SAS Group Management sedan 1 maj 2023.

**Tidigare:** Chief Operating Officer, Chief Technical Officer på British Airways, Director of Engineering and Maintenance på TUI.

**Externa styrelseuppdrag:** Non Exec Director på Dublin Aerospace Limited.

**Utbildning:** Applied Management, University of Warwick. Management, ledarskap and engagement, IMD.

**Aktieinnehav:** 0.

**Aktieinnehav närstående:** 0.

**MIKAEL WÅNGDAHL,  
FÖDD 1967**

*Den 1 maj 2023 ersattes Mikael Wångdahl, Acting COO, av Jason Mahoney i rollen som EVP & COO.*



**KJETIL HÅBJØRG,  
FÖDD 1972**

Executive Vice President Airline Services. Medlem av SAS Group Management sedan 1 oktober 2019.

**Tidigare:** Vice President SAS Ground Handling och innan dess flera ledande positioner inom SAS. Innan han rekryterades till SAS 2004 arbetade han som managementkonsult.

**Externa styrelseuppdrag:** Styrelseledamot NHO Luftfart.

**Utbildning:** Executive MBA, Master in Strategic Management, Norwegian Business School.

**Aktieinnehav:** 25 000.

**Aktieinnehav närstående:** 0.



**PAUL VERHAGEN,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & Chief Commercial Officer (CCO). Medlem av SAS Group Management sedan 14 augusti 2023.

**Tidigare:** Vice VD på Iberojet Airlines 2020-2023, Senior Vice President International Sales and Commercial Strategy på Aeromexico 2016-2020, flera ledande positioner på Air Berlin och Air France KLM 2000-2016.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.

**Utbildning:** International MBA IE University, executive programs at Nijenrode University, HEC Paris, Cornell University.

**Aktieinnehav:** 0.

**Aktieinnehav närstående:** 0.

**THÉRÈSE LORENIUS,  
FÖDD 1975**

*Den 14 augusti 2023 ersattes Thérèse Lorenius av Paul Verhagen i rollen som CCO.*



**ERIK WESTMAN,  
FÖDD 1981**

Executive Vice President & Chief Revenue Officer. Medlem av SAS Group Management sedan 27 juni 2022.

**Tidigare:** Vice President Revenue Management hos SAS 2017-22, Vice President Group Strategy hos SAS 2014-17. Innan han rekryterades till SAS 2013, jobbade han för McKinsey.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.

**Utbildning:** M. Sc. i teknisk fysik från KTH, Stockholm. Utbytesstudier vid Stanford Universitet.

**Aktieinnehav:** 0.

**Aktieinnehav närstående:** 0.



**PERNILLE ORMHOLT VANG,  
FÖDD 1977**

Executive Vice President & Chief People Officer. Medlem av SAS Group Management sedan 1 januari 2024.

**Tidigare:** Regional HR Head Asia Pacific & West Central Area, Maersk; Head of HQ, HR & HR leagal, A.P. Moller-Maersk; Senior Global Talent Partner, Maersk Line and olika ledande positioner inom HR.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.

**Utbildning:** Master i psykologi och business studies, Roskilde Universitet.

**Aktieinnehav:** 0.

**Aktieinnehav närstående:** 0.

**CARINA MALMGREN HEANDER,  
FÖDD 1959**

*Den 1 februari 2024 lämnade Carina sin roll som Executive Vice President och Chief of Staff, men är kvar på SAS som senior rådgivare till vd fram till sommaren 2024. Givet att Carina lämnar sin roll gjorde SAS en intern omorganisation och tillsatte Pernille Ormholt Vang som ny Chief People Officer.*



# *Räkenskaper*

## KONCERNENS RESULTATRÄKNING INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

### Räkenskaper

#### > Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

MSEK	Not	2022-2023	2021-2022
		Nov-okt	Nov-okt
Intäkter	2	42 043	31 824
Personalkostnader	3	-8 072	-7 086
Flygbränslekostnader		-10 940	-8 511
Luftfartsavgifter		-3 800	-2 855
Övriga externa kostnader	4	-17 659	-12 058
Avskrivningar och nedskrivningar	5	-4 440	-4 763
Resultatandelar i intresseföretag	6	18	22
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	7	145	95
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-2 705</b>	<b>-3 332</b>
Finansiella intäkter	8	1 068	219
Finansiella kostnader	8	-3 879	-4 733
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-5 516</b>	<b>-7 846</b>
Skatt	9	-185	798
<b>Årets resultat</b>		<b>-5 701</b>	<b>-7 048</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		53	212
Kassaflödessäkringar – säkringsreserv netto efter skatt		135	-755
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsordningar netto efter skatt		-1 359	1 937
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-1 171</b>	<b>1 394</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>-6 872</b>	<b>-5 654</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>			
Årets resultat		-5 701	-7 048
Årets totalresultat		-6 872	-5 654
Resultat per stamaktie (SEK)	39	-0,78	-0,97
Resultat per stamaktie efter utspädning(SEK)	39	-0,78	-0,97

## KONCERNENS BALANSRÄKNING

### Räkenskaper

- > Koncernens finansiella rapporter
- Koncernens noter
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	31 okt 2023	31 okt 2022
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	10	663	692
Flygplan och reservmotorer/-delar	11	10 225	13 733
Övriga materiella tillgångar	11	464	500
Förskott avseende flygplan	12	3 513	4 063
Nyttjanderättstillgångar	13	17 164	17 840
Andelar i intresseföretag	6	20	22
Övriga andelar	14	3	9
Pensionsmedel, netto	15	8 001	9 252
Långfristiga fordringar	14	1 402	1 564
Uppskjutna skattefordringar	9	1 853	1 628
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>43 308</b>	<b>49 303</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	16	443	319
Kundfordringar	17	1 255	1 299
Fordringar hos intresseföretag		0	0
Övriga fordringar	18	3 781	2 826
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	897	756
Likvida medel	20	6 160	8 654
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>12 536</b>	<b>13 854</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>55 844</b>	<b>63 157</b>

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK	Not	31 okt 2023	31 okt 2022
<b>Eget kapital</b>	21		
Aktiekapital		8 650	8 650
Övrigt tillskjutet kapital		2 899	2 899
Reserver		-36	-224
Hybridobligationer		7 615	7 615
Balanserade vinstmedel inkl. årets resultat		-25 238	-18 178
<b>Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare</b>		<b>-6 110</b>	<b>762</b>
Innehav utan bestämmande inflytande		0	0
<b>Summa eget kapital</b>		<b>-6 110</b>	<b>762</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	22	11 091	16 627
Räntebärande leasingsskulder	23	17 034	17 686
Övriga skulder	24	1 529	1 564
Avsättningar	26	3 388	2 151
Uppskjutna skatteskulder	9	546	568
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>33 588</b>	<b>38 596</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	27	9 974	7 379
Räntebärande leasingsskulder	23	4 393	3 827
Leverantörsskulder		2 202	2 261
Trafikavräkningsskuld	24	6 676	5 426
Skatteskulder		31	7
Övriga skulder		562	459
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	4 165	4 183
Avsättningar	26	363	257
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>28 366</b>	<b>23 799</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>55 844</b>	<b>63 157</b>



## KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

- Räkenskaper
- > Koncernens finansiella rapporter
  - Koncernens noter
  - Moderföretagets finansiella rapporter
  - Moderföretagets noter
  - Underskrifter
  - Revisionsberättelse

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital hänf. till moderföretagets ägare
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2021</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>511</b>	<b>-192</b>	<b>7 615</b>	<b>-13 067</b>	<b>6 416</b>
Ränta på hybridobligation						-	-
Årets resultat						-7 048	-7 048
Årets övrigt totalresultat			-755	212		1 937	1 394
<b>Utgående balans 31 oktober 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-244</b>	<b>20</b>	<b>7 615</b>	<b>-18 178</b>	<b>762</b>
Ränta på hybridobligation						-	-
Årets resultat						-5 701	-5 701
Årets övrigt totalresultat			135	53		-1 359	-1 171
<b>Utgående balans 31 oktober 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-109</b>	<b>73</b>	<b>7 615</b>	<b>-25 238</b>	<b>-6 110</b>

## KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

### Räkenskaper

- > Koncernens finansiella rapporter
- Koncernens noter
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

MSEK	Not	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>			
Resultat före skatt		-5 516	-7 846
Avskrivningar och nedskrivningar		4 440	4 763
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier		-145	-82
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	32	1 463	2 982
Betald skatt		-	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>242</b>	<b>-183</b>
<i>Förändring av:</i>			
Varulager och förråd		-124	136
Rörelsefordringar		5	-396
Rörelseskulder		2 304	2 215
<b>Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital</b>		<b>2 185</b>	<b>1 955</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>2 427</b>	<b>1 772</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Flygplan		-2 923	-3 167
Byggnader, inventarier och pågående investeringar		-61	-14
Aktier och andelar, immateriella tillgångar m.m.		-5	-
Förskottsinsbetalningar för flygplan		-1 023	-1 912
Förvärv av dotterföretag/intresseföretag	33	-57	-
Avyttring av dotter- och intresseföretag	33	-	26
Försäljning av flygplan, reservmotorer och byggnader		148	364
Inbetalningar från sale and leaseback av flygplan		4 013	5 344
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.		12	108
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>104</b>	<b>749</b>

MSEK	Not	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Upptagande av lån		1 585	8 515
Återbetalning av lån		-3 179	-3 359
Amortering leaseskulder		-2 796	-2 820
Utbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		-1 888	-2 156
Återbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		1 388	853
Förmånsbestämda pensionsbetalningar		-113	-149
Derivat		151	702
Avgift DIP-finansiering		-381	-257
Övrigt i finansieringsverksamheten		198	525
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-5 035</b>	<b>1 854</b>
<b>Årets kassaflöde</b>			
Omräkningsdifferens i likvida medel		10	11
Likvida medel vid årets början		8 654	4 268
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	20	<b>6 160</b>	<b>8 654</b>

## NOTÖVERSIKT

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

#### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

### REDOVISNINGSPRINCIPER

<b>NOT 1</b>	Väsentliga redovisningsprinciper	99
--------------	----------------------------------	----

### INTÄKTER & RESULTAT

<b>NOT 2</b>	Intäkter	106
<b>NOT 4</b>	Övriga externa kostnader	109
<b>NOT 5</b>	Avskrivningar och nedskrivningar	109
<b>NOT 6</b>	Resultat- och kapitalandelar i intresseföretag	110
<b>NOT 7</b>	Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	110
<b>NOT 8</b>	Finansnetto	110
<b>NOT 9</b>	Skatt	111
<b>NOT 35</b>	Ersättning till revisorer	131
<b>NOT 36</b>	Transaktioner med intresseföretag	131
<b>NOT 37</b>	Segmentrapportering	132
<b>NOT 39</b>	Resultat per aktie	133
<b>NOT 40</b>	Transaktioner med närstående	133

### MEDARBETARE

<b>NOT 3</b>	Personalkostnader	106
<b>NOT 15</b>	Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	115

### OPERATIVA TILLGÅNGAR

<b>NOT 10</b>	Immateriella tillgångar	112
<b>NOT 11</b>	Materiella tillgångar	113
<b>NOT 12</b>	Förskott avseende flygplan	114
<b>NOT 13</b>	Nyttjanderättstillgångar	114
<b>NOT 16</b>	Varulager och förråd	118
<b>NOT 17</b>	Kundfordringar	118
<b>NOT 18</b>	Övriga fordringar	118
<b>NOT 19</b>	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	118
<b>NOT 38</b>	Dotterföretag i SAS koncernen	133

### ÖVRIGT

<b>NOT 41</b>	Väsentliga händelser efter balansdagen	134
---------------	--	-----

### FINANSIELLA TILLGÅNGAR & SKULDER

<b>NOT 14</b>	Finansiella tillgångar	114
<b>NOT 20</b>	Likvida medel	118
<b>NOT 22</b>	Räntebärande skulder	120
<b>NOT 23</b>	Räntebärande leasingskulder	121
<b>NOT 25</b>	Finansiell riskhantering och finansiella derivat	121
<b>NOT 27</b>	Kortfristiga räntebärande skulder	129

### OPERATIVA SKULDER & FÖRPLIKTELSE

<b>NOT 24</b>	Kontraktstillgångar och kontraktsskulder	121
<b>NOT 26</b>	Avsättningar	129
<b>NOT 28</b>	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	129
<b>NOT 29</b>	Ställda säkerheter	129
<b>NOT 30</b>	Eventualförpliktelser	130
<b>NOT 31</b>	Hyresförpliktelser	130

### KAPITALSTRUKTUR

<b>NOT 21</b>	Eget kapital	119
---------------	--------------	-----

### KASSAFLÖDESNOTER

<b>NOT 32</b>	Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet med mera	130
<b>NOT 33</b>	Förvärv & avyttring av dotter- och intresseföretag	130
<b>NOT 34</b>	Skulder i finansieringsverksamheten	131

### MODERFÖRETAGET

<b>NOT 1</b>	Antal anställda, löner, andra ersättningar och sociala kostnader	137
<b>NOT 2</b>	Skatt	137
<b>NOT 3</b>	Andelar i dotterföretag	137
<b>NOT 4</b>	Andra värdepappersinnehav	137
<b>NOT 5</b>	Ställda säkerheter	137
<b>NOT 6</b>	Eventualförpliktelser	137
<b>NOT 7</b>	Ersättning till revisorer	137

# NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 1 VÄSENTLIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

### ALLMÄNT

SAS AB ("Bolaget") och dess dotterföretag (kallas kollektivt för "Koncernen") tillhandahåller transporttjänster.

Koncernens huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerarflyg i ett omfattande nordiskt och internationellt nätverk. Koncernens tre viktiga knutpunkter i Köpenhamn, Oslo och Stockholm utgör fundamentet i flygnätverket. Förutom passagerarflyg erbjuder koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i koncernens linjenätverk.

SAS AB är ett svenskt publikt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige och adressen till huvudkontoret är Frösundaviks allé 1, Solna, Stockholm. SAS AB är moderföretag i SAS koncernen.

Koncernredovisningen för SAS AB har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, RFR 1 "Kompletterande regler för koncerner", samt International Financial Reporting Standards (IFRS) och tolkningar från IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) sådana de antagits av EU och som gäller för räkenskapsår som börjar den 1 november 2022. Dessa standarder har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter. De finansiella rapporterna har upprättats på basis av anskaffningsvärde med undantag för omvärdering av vissa finansiella tillgångar och skulder. De viktigaste redovisningsprinciperna anges nedan.

### UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR I DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

För att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och antaganden.

Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar i uppskattningarna redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder. Se mer information under rubriken "Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering" i denna not.

### PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN, ANSÖKAN OM CHAPTER 11 OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

De senaste tre åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Vi ser en betydande effekt när rese-efterfrågan ökar markant och branschen har svårigheter att återställa tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och Rysslands invasion av Ukraina, som bland annat lett till att det ryska luftrummet är stängt. Detta påverkar bland annat återhämtningen av trafiken till och från Asien. Till följd av de nuvarande

marknadsförhållandena i flygbranschen råder det fortsatt osäkerhet.

SAS har kontinuerligt fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. Efter räkenskapsårets slut publicerade SAS uppdaterade finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS, se vidare på sida 76.

SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida förutsättningar lanserades i slutet av februari 2022. Viktiga delar i planen är: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandlingar av befintliga finansieringsarrangemang och andra långfristiga kreditfaciliteter. 2. Omvandling av flotta, nätverk och produktutbud. 3. Digital omvandling. 4. Positionera SAS som ledaren inom hållbart flygande. 5. Stärka den operativa plattformen. 6. Stärka SAS balansräkning genom att minska skulderna och ta in nytt kapital.

För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD-planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli 2022. Domstolen har godkänt SAS ansökan och SAS kan därmed fortsätta bedriva den löpande verksamheten. Den 3 oktober offentliggjorde SAS att investerarna Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med danska staten, utsetts som det vinnande budkonsortiet i SAS anskaffningsprocess för exitfinansiering. Den 4 november, offentliggjorde SAS att bolaget följaktligen ingått ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet. Investeringsavtalet innebär en investering i det rekonstruerade SAS om sammanlagt 1 200 miljoner USD (~13,2 miljarder SEK), bestående av 475 miljoner USD (~5,225 miljarder SEK) i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD (~7,975 miljarder SEK) i säkerställda konvertibla skuldebrev. Som också beskrivs på sida 13 så har SAS ingått ett DIP-låneavtal med Castlelake. Den 15 november återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån som tillhandahållits av Apollo Global Management.

Under räkenskapsår 2023/2024 förväntas skulder eller skuldlånande poster om 20 miljarder SEK konverteras eller minskas genom chapter 11-processen, varför det nuvarande negativa egna kapitalet i koncernen bedöms vara övergående. Under förutsättning att SAS FORWARD-planen genomförs framgångsrikt förväntar sig SAS att uppnå en stark finansiell ställning.

SAS vill betona att det inte finns några garantier för att SAS FORWARD kommer att slutföras framgångsrikt genom chapter 11-processen. Om den förväntade ansvarsfördelningen, reduceringen eller konverteringen av skuld och ny kapitalanskaffning inte slutförs som planerat, kommer SAS inte att kunna bära den befintliga kapitalstrukturen och nuvarande likviditetsnivåer och det kan inte uteslutas att SAS kan bli oförmöget att möta dess förpliktelser när de förfaller på längre sikt.

Trots den ovan beskrivna situationen, bedömer styrelsen att koncernen har tillräcklig likviditet, inklusive DIP-finansieringen, för att fortsätta sin verksamhet under åtminstone de kommande 12 månaderna, och fortsätter därför att tillämpa principen om fortsatt drift vid upprättandet av de finansiella rapporterna.

### NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2022/23

Under 2022/2023 har det inte skett några väsentliga förändringar av IFRS som har påverkat koncernen.

### NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM INTE TRÄTT I KRAFT OCH INTE HAR TILLÄMPATS I FÖRTID AV KONCERNEN

Inga väsentliga nya och ändrade standarder, agendabeslut och tolkningar har publicerats för koncernens redovisning för räkenskapsåret som börjar den 1 november 2023 eller senare.

### KONSOLIDERINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen omfattar finansiella rapporter för moderföretaget och enheter över vilka koncernen har bestämmande inflytande. Koncernen kontrollerar ett företag när den exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande i företaget.

Företag där koncernens ägande uppgår till minst 20 % och högst 50 %, eller där koncernen har betydande inflytande på annat sätt men inte kan utöva ett bestämmande inflytande, definieras som intresseföretag. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Resultat från dotterföretag som förvärvats under året ingår i koncernens resultat från och med den dag då det kom under koncernens kontroll. De nettotillgångar som kan särskiljas, såväl materiella som immateriella, i nyligen förvärvade dotterföretag konsolideras i de finansiella rapporterna på basis av verkligt värde för koncernen vid det datum då koncernen fick kontroll. Resultat från dotterföretag som avyttrats under räkenskapsåret ingår i koncernens resultat fram till försäljningsdagen.

Innehav utan bestämmande inflytande i nettotillgångar hos konsoliderade dotterföretag redovisas i koncernens balansräkning som en separat komponent i eget kapital. Koncernens resultat och komponenter i övrigt totalresultat är hänförligt till moderföretagets ägare och till innehav utan bestämmande inflytande. Alla koncerninterna transaktioner, balansposter, intäkter och kostnader elimineras vid konsolidering.

### RÖRELSEFÖRVÄR

Förvärv av dotterföretag och rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för rörelseförvärv värderas som det sammanlagda verkliga värdet (vid förvärvstidpunkten då bestämmande inflytande erhålls) för förvärvade tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt emitterade egetkapitalandelar utfärdade av koncernen i utbyte mot kontroll av den förvärvade rörelsen. Förvärvsrelaterade kostnader redovisas i resultatet när de uppkommer. I anskaffningsvärdet ingår även verkligt värde vid förvärvstidpunkten för de tillgångar eller skulder som är följden av en överenskommelse om villkorad köpeskilling. Villkorad köpeskilling klassificeras antingen som

Fortsättning not 1

eget kapital eller som finansiell skuld. Belopp klassificerade som finansiella skulder omvärderas varje period till verkligt värde. Eventuella omvärderingsvinster och -förluster redovisas i resultatet.

Det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och eventualförpliktelser som uppfyller kraven för redovisning enligt IFRS 3 "Rörelseförvärv" redovisas till sitt verkliga värde på förvärvsdagen.

Vid rörelseförvärv där summan av anskaffningsvärdet, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande, och verkligt värde vid förvärvstidpunkten på tidigare aktieinnehav överstiger verkligt värde vid förvärvstidpunkten på identifierbara förvärvade nettotillgångar redovisas skillnaden som goodwill i balansräkningen. Om skillnaden är negativ redovisas denna som en vinst på ett förvärv till lågt pris direkt i resultatet efter omprövning av skillnaden.

#### Innehav utan bestämmande inflytande

Förändringar i moderföretagets andel i ett dotterföretag som inte leder till en förlust av bestämmande inflytande redovisas som egetkapitaltransaktioner (det vill säga som transaktioner med koncernens ägare). Eventuell skillnad mellan det belopp med vilket innehav utan bestämmande inflytande justeras och det verkliga värdet på den erlagda eller erhållna ersättningen redovisas direkt i eget kapital och fördelas på moderföretagets ägare.

#### Förlust av bestämmande inflytande

När moderföretaget förlorar bestämmande inflytande över ett dotterföretag, beräknas vinsten eller förlusten vid avyttringen som skillnaden mellan:

- summan av det verkliga värdet för den erhållna ersättningen och det verkliga värdet av eventuellt kvarvarande innehav och
- de tidigare redovisade värdena för dotterföretagets tillgångar (inklusive goodwill), skulder och eventuellt innehav utan bestämmande inflytande.

#### INNEHAV I INTRESSEFÖRETAG

Intresseföretag är alla de företag där koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i regel gäller för aktieinnehav som omfattar mellan 20 % och 50 % av rösterna. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Resultat i intresseföretag redovisas med utgångspunkt i koncernens ägarandel av resultat för dessa intresseföretag. Eventuella förluster hos intresseföretag redovisas i koncernredovisningen tills innehavet i sådana intresseföretag skrivs ned till noll. Efter detta redovisas förluster endast i den utsträckning koncernen är skyldig att ge ekonomiskt stöd till sådana intresseföretag.

Det redovisade värdet för innehav i intresseföretag motsvarar kostnaden för varje investering, inklusive goodwill, andelen balanserade vinstmedel efter förvärvet och andra eventuella förändringar i eget kapital. Det redovisade värdet av innehav i intresseföretag värderas regelbundet, och om värdet har sjunkit skrivs det ned under den period då detta skedde.

Vinster och förluster från transaktioner med intresseföretag elimineras proportionerligt med koncernens intresse i dessa företag.

#### SEGMENTRAPPORTERING

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

#### Geografisk information om intäkter från externa kunder samt tillgångar

Koncernens operativa uppföljning av trafikintäkterna baseras på destination. Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intraskandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga rörelseintäkter fördelas geografiskt baserat på försäljningsland. Ötöver detta presenteras i not 2 koncernens totala intäkter baserat på försäljningsland.

Tillgångar fördelade per geografiskt område omfattar inte koncernens flygplan samt förskott avseende materiella tillgångar. Eftersom flygplanen används flexibelt över hela linjenätet, finns ingen rättvisande bas för att allokera dessa.

#### OMRÄKNING AV UTLÄNSK VALUTA

De enskilda finansiella rapporterna för företag inom koncernen värderas i företagets funktionella valuta, det vill säga valutan i den ekonomiska miljö där de primärt har sin verksamhet.

Transaktioner i andra valutor än företagets funktionella valuta (utländska valutor) omräknas enligt de valutakurser som rådde vid transaktionstillfället. Vid varje balansdatum ska monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens valutakurser. Icke-monetära poster redovisade till verkligt värde i utländsk valuta omräknas till de kurser som rådde den dag då det verkliga värdet fastställdes. Icke-monetära poster som värderats till sitt anskaffningsvärde i en utländsk valuta omräknas inte.

Kursdifferenser som uppstår på grund av omräkning redovisas som vinst eller förlust under den period då de uppstår, förutom kursdifferenser vid transaktioner som ingåtts för att säkra nettoinvesteringar i utländska dotterföretag och kursdifferenser på monetära poster som ska erhållas från eller betalas till en utländsk verksamhet för vilka betalning varken planeras eller sannolikt kommer att göras och som utgör en del av nettoinvesteringen i en utländsk verksamhet. Dessa differenser redovisas i övrigt totalresultat.

För koncernredovisningen omräknas tillgångar och skulder i koncernens utlandsverksamheter till balansdagens valutakurser. Intäkter och kostnader omräknas till genomsnittskursen under perioden, under förutsättning att valutakurserna inte fluktuerar väsentligen under perioden. I så fall används valutakursen på transaktionsdagen. Eventuella omräkningsdifferenser redovisas i övrigt totalresultat.

De valutakurser som tillämpas vid omräkning av de finansiella rapporterna i konsolideringssyfte är följande:

#### VALUTAKURSER

		Balansdagskurs		Genomsnittskurs		
		2023	2022	2022-2023	2021-2022	
		31 okt	31 okt	Nov-okt	Nov-okt	
Danmark	DKK	100	158,40	146,99	149,66	140,45
Norge	NOK	100	99,74	105,77	103,53	104,44
USA	USD		11,12	10,99	10,62	9,71
Storbritannien	GBP		13,53	12,71	12,80	12,31
Schweiz	CHF	100	1 233,74	1 098,10	1 076,66	1 041,66
Japan	JPY	100	7,40	7,42	7,61	7,75
EMU-länder	EUR		11,82	10,90	11,13	10,45

#### FINANSIELLA INSTRUMENT, REDOVISNINGSPRINCIPER

##### Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar redovisas i koncernens balansräkning när koncernen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar värderas vid det första redovisningstillfället till verkligt värde och klassificeras därefter till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via övrigt totalresultat (FVOCI) eller verkligt värde via resultatet (FVTPL). Klassificeringen av finansiella tillgångar beror på tillgångens egenskaper och inom vilken affärsmodell den hålls.

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

Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden där eventuella över- eller underkurser samt direkt hänförliga kostnader och intäkter periodiseras över kontraktets löptid med hjälp av effektivräntan. Effektivräntan är den ränta som ger instrumentets anskaffningsvärde som resultat vid nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden.

##### Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Finansiella tillgångar klassificeras som redovisade till upplupet anskaffningsvärde om de avtalsmässiga villkoren resulterar i betalningar som endast avser kapitalbelopp och ränta på det utestående kapitalbeloppet samt att den finansiella tillgången innehas under en affärsmodell vars syfte är att inneha finansiella tillgångar för att erhålla kontraktuella kassaflöden. Samtliga av koncernens finansiella tillgångar, med undantag för derivat, redovisas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Redovisning i efterföljande perioder sker till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Fortsättning not 1

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## Nedskrivning av finansiella tillgångar

Koncernens finansiella tillgångar, som värderas till upplupet anskaffningsvärde, prövas vid varje bokslutstillfälle för nedskrivningsbehov baserat på förväntade kreditförluster (ECL). Reservering för kundfordringar baseras alltid på förväntade kreditförluster under livstiden. Om det inte finns någon förväntning om att erhålla betalning skrivs hela tillgångens värde av. Förluster och bortskrivningar redovisas som kostnader i resultaträkningen.

## Derivat och säkringsredovisning

Koncernen använder sig av derivatinstrument för att hantera exponeringar mot fluktuationer i räntesatser, valutakurser och bränslepris. De derivatinstrument som används redovisas i huvudsak enligt reglerna för säkringsredovisning i IFRS 9. Koncernens säkringsinstrument betecknas som säkring av verkligt värde och kassaflödessäkring. Derivat som ej uppfyller kraven för säkringsredovisning omvärderas löpande till verkligt värde över resultaträkningen (FVTPL). Derivat med ett positivt värde redovisas som kortfristiga tillgångar i koncernens balansräkning, och derivat med ett negativt värde redovisas som kortfristiga skulder.

För säkringar av verkligt värde redovisas den effektiva och den ineffektiva delen av förändringen i verkligt värde på derivatet i årets resultat, tillsammans med vinsten eller förlusten på den säkrade posten hänförlig till den risk som skyddas.

Vid säkring av prognostiserade kassaflöden redovisas den effektiva delen av förändringen i verkligt värde på utestående derivat i övrigt totalresultat till dess att underliggande transaktion avspeglas i årets resultat, varvid eventuella uppskjutna säkringsvinster eller säkringsförluster återvinns till årets resultat. Den ineffektiva delen av förändringen i verkligt värde på ett derivat som används för kassaflödessäkring redovisas i årets resultat. Skulle den säkrade framtida transaktionen resultera i en icke finansiell tillgång eller skuld inkluderas vinsterna och förlusterna i anskaffningsvärdet på tillgången eller skulden när den redovisas första gången.

För värdering av effektiviteten sker en övergripande bedömning om säkringsrelationen är effektiv eller inte. Det initiala tidsvärdet behandlas som en kostnad för säkringsstrategin och förändringar i tidsvärdet redovisas i övrigt totalresultat.

## Finansiella skulder

Finansiella skulder, exklusive derivat, värderas initialt till verkligt värde och därefter till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden.

## Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har en förväntad kort löptid och kategoriseras därför som korta skulder där ränteeffekten är oväsentlig. Redovisning sker till nominellt belopp utan diskontering.

## Låneskulder

Långfristiga låneskulder, det vill säga skulder med löptid längre än ett år, utgörs av räntebärande skulder till banker och kreditinstitut samt emitterade

obligationslån. Kortfristiga låneskulder utgörs av kortfristig del av den räntebärande långfristiga låneskulden, det vill säga den del av lånen som ska amorteras, under kommande räkenskapsår, samt övriga kortfristiga räntebärande skulder med en återstående löptid som är kortare än ett år.

Låneskulder redovisas initialt till verkligt värde, med avdrag för transaktionskostnader, och därefter till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden.

## HYBRIDOBIGATIONER

Hybridobligationer emitterades i oktober 2020 till den danska och svenska staten till ett sammanlagt belopp om 6 000 MSEK. Ett obligationslån på 2 250 MSEK konverterades i oktober 2020 till en hybridobligation om 1 615 MSEK och resterande belopp konverterades till aktier.

Samtliga hybridobligationer har evig löptid och SAS styr betalning av ränta och kapitalbelopp i instrumenten, varför de i enlighet med IAS 32 klassificeras som ett eget kapital instrument. Transaktionskostnader och ränta hänförligt till hybridobligationerna redovisas direkt i eget kapital.

## MATERIELLA TILLGÅNGAR

Materiella tillgångar redovisas till historiskt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. Dessa tillgångar skrivs av linjärt till beräknat restvärde över den förväntade nyttjandeperioden. Eftersom komponenter i flygplan har varierande nyttjandeperiod har koncernen delat upp komponenterna i avskrivningssyfte. Kostnader för rutinmässigt flygplansunderhåll samt reparationer resultatförs löpande. Omfattande modifieringar, bland annat de större obligatoriska genomgångarna av motorerna, och förbättringar på anläggningstillgångar aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till, över dess kvarvarande nyttjandeperiod. Investeringar i hyrda lokaler skrivs av över beräknad nyttjandeperiod, dock ej överstigande kvarvarande hyresperiod för hyrda lokaler.

Resultat vid avyttring eller utrangering av materiell anläggningstillgång beräknas som skillnaden mellan försäljningsvärdet och det redovisade värdet. Den vinst eller förlust som uppstår redovisas i resultatet. Avskrivningar baseras på följande förväntade nyttjandeperioder:

Tillgångsklass	Avskrivning
Flygplan	20 år <sup>1</sup>
Reservmateriel och reservdelar	20 år <sup>1</sup>
Motorkomponenter (genomsnitt)	8 år <sup>2</sup>
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	5–10 år
Övriga inventarier och fordon	3–5 år
Byggnader	5–50 år

1) Beräknat restvärde efter en nyttjandeperiod på 20 år uppgår till 10 %.

2) Avskrivning sker utifrån motorens användning.

## LEASING

SAS tillämpar redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell skuld i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgången och en räntekostnad för den finansiella skulden.

SAS tillämpar IFRS 16 på alla leasingavtal. IFRS 16 tillåter undantag för korttidsleasing och leasingavtal där den underliggande tillgången är av lågt värde (under 5 000 USD). Korttidsleasing är leasingavtal som vid startdatumet har en leasingperiod på högst 12 månader och som inte innehåller en köpoption. Leasingbetalningar för korttidsleasing och leasingavtal med lågt värde redovisas i huvudsak linjärt i resultaträkningen över leasingperioden och redovisas i rörelseresultatet som leasingkostnader.

## FLYGPLAN

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för flygplan är normalt den icke uppsägningsbara perioden i leasingavtalet. Vissa leasingavtal innehåller optioner om förlängning eller köpoptioner för tillgången, och optioner beaktas i leasingperioden om koncernen är rimligt säker på att utnyttja optionerna. Koncernen inkluderar i allmänhet inte optioner i leasingperioden, eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas. Mot slutet av leasingperioden och den relevanta optionen har koncernen en bättre uppfattning om det är förmånligt att inleda förhandlingar om att behålla flygplanet ytterligare en tid. Om koncernen bestämmer sig för att utnyttja en option till förlängning eller en option att köpa tillgången omvärderas leasingkulden. Andra fakta som indikerar att en option skulle kunna utnyttjas är större ändringar på flygplanet, såsom en kabinrenovering.

### Diskonteringsränta

För nya avtal har koncernen valt att tillämpa den implicita räntan i leasingavtalet. I flygplansleasingavtal definieras inte tydligt den implicita räntan enligt definitionen i IFRS 16. Eftersom flygplanets verkliga värden anges av tredje parter har SAS beslutat att beräkna räntan för diskontering av leasing-skulder utifrån flygplanets tillgängliga verkliga värden. Räntan beräknas per avtal. Den implicita räntan i leasingavtalet definieras som den ränta som gör att summan av nuvärdet av leasingbetalningarna och nuvärdet på den underliggande tillgångens restvärde vid slutet av leasingavtalet motsvarar det verkliga värdet på den underliggande tillgången.

### Sale & Leaseback

Ibland säljer SAS ett flygplan till en leasegivare och hyr sedan tillbaka tillgången från leasegivaren. I varje enskild transaktion beslutar koncernen om överföringen till leasegivaren räknas som en försäljning enligt IFRS 15. Om leasingavtalet mellan SAS och leasegivaren innehåller en option om återköp av flygplanet räknas vanligen inte den initiala överföringen från SAS till leasegivaren som en försäljning. I detta fall fortsätter koncernen att redovisa flygplanet som ägt i balansräkningen med motsvarande finansiell skuld enligt IFRS 9. Om överföringen räknas som en försäljning tillämpar SAS reglerna för sale and leaseback i IFRS 16, där den nyttjanderätt som uppstår ur leaseback-situationen värderas till den del av tillgångens tidigare redovisade värde som avser den nyttjanderätt som SAS behåller. Det innebär att endast den del av resultatet som avser överföringen av flygplanet redovisas i resultaträkningen.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

### Kostnader för återställande av tillgången

SAS är skyldig att återlämna de leasade flygplanen och deras motorer enligt återlämningsvillkor som anges i leasingavtalet. Om flygplanens och motorernas skick vid återlämningsstidpunkten skiljer sig från det avtalade återlämnings-skicket måste koncernen antingen ersätta leasegivaren kontant för skillnaden eller åtgärda flygplanet och motorerna så att de uppfyller de avtalade villkoren.

I enlighet med IFRS 16 har SAS delat upp underhållskostnader i två grupper: kostnader som uppkommer oberoende av flygplanens användning och kostnader som uppkommer beroende av flygplanens användning.

Kostnader som uppkommer oberoende av flygplanens användning ingår i nyttjanderätten och avsättningar per startdatumet. Dessa kostnader omfattar den slutkontroll och målning som krävs vid återlämning av flygplanen.

För kostnader som uppkommer beroende av de leasade flygplanens användning gör SAS löpande avsättningar för användningen. Se detaljerad information i avsnittet "Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering" i not 1. Underhållskostnader för ägda flygplan aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till. Se mer information i avsnittet "Materiella tillgångar" i not 1.

### Wet lease

SAS hyr flygplanskapacitet från externa operatörer genom wet lease. Koncernen redovisar varje leasingkomponent separat från icke-leasingkomponenter. Det belopp i avtalet som har allokerats till flygplanen är baserat på flygplanets relativa fristående pris och det sammanlagda fristående priset på wet-lease-tjänster.

Den leasingperiod som används för leasade wet lease flygplan är den icke uppsägningbara perioden i leasingavtalen. Vissa avtal innehåller optioner, men de har inte inkluderats eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas.

Det finns ingen väsentlig återlämningskyldighet gällande de leasade wet lease flygplanen.

## FASTIGHETER

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för fastigheter är den icke uppsägningbara perioden i leasingavtalen. Optioner att förlänga leasingperioden har inte inkluderats eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas.

### Kostnader för återställande av tillgången

Det finns ingen väsentlig återlämningskyldighet gällande de leasade fastigheterna.

## GROUND HANDLING-UTRUSTNING

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för ground handling-utrustning är vanligen den icke uppsägningbara perioden i leasingavtalen. Vissa leasingavtal innehåller optioner om förlängning och de har inkluderats om koncernen bedömer att optionerna kommer att utnyttjas.

## ÖVRIGA TILLGÅNGAR

Leasingavtal som enskilt eller per tillgångsslag inte är väsentliga för koncernen har exkluderats från nyttjanderätten och leaseingskulden. Exempel på sådana avtal är leasing av bilar, mindre IT-utrustning och kontorsutrustning.

### Koncernen som leasegivare

Hyresintäkter från operationell leasing redovisas linjärt över perioden för respektive leasingavtal.

### IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Immateriella tillgångar utgörs av goodwill och aktiverade utgifter för systemutveckling. Koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU).

Immateriella tillgångar redovisas i balansräkningen när:

- en identifierbar, icke-monetär tillgång föreligger
- det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget
- tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt
- SAS har kontroll över tillgången

Goodwill redovisas i balansräkningen som en immateriell tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade nedskrivningar. Goodwill utgörs av det belopp varmed summan av anskaffningsvärdet, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde vid förvärvstidpunkten på tidigare aktieinnehav överstiger verkligt värde vid förvärvstidpunkten på identifierbara förvärvade nettotillgångar.

Vinst eller förlust vid avyttringen av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade verksamheten.

Goodwill har bedömts ha en obestämbar nyttjandeperiod. Goodwill allokeras till minsta möjliga kassagenererande enhet och det redovisade värdet provas minst en gång per år för ett eventuellt nedskrivningsbehov. Prövning av nedskrivningsbehovet sker dock oftare om det finns indikationer på att en värdeminskning har inträffat. En analys av diskonterat kassaflöde utförs utifrån kassaflödena från den kassagenererande enheten och denna enhets redovisade värde av tillgångarna jämförs med deras återvinningsvärde. Dessa kassaflödena diskonteras med räntesatser som koncernen uppskattar vara den riskpåverkade genomsnittliga kapitalkostnaden för de aktuella verksamheterna. Eventuell nedskrivning redovisas omedelbart i resultatet.

Utvecklingskostnader som inte uppfyller ovan nämnda kriterier om när immateriella tillgångar ska redovisas i balansräkningen, resultatförs i den period de uppkommer. Utgifter för systemutveckling redovisas som en tillgång under förutsättning att de uppfyller ovan nämnda kriterier. Aktiverade IT-system skrivs av linjärt över tillgångens förväntade nyttjandeperiod vilken uppgår till mellan 1-4 år. Avskrivning på aktiverade IT-system ingår i posten avskrivningar i resultaträkningen.

## UTSLÄPPSRÄTTER

När utsläppsrätter erhålls vederlagsfritt från respektive lands myndighet redovisas dessa till nominellt belopp, vilket i praktiken innebär att både

den immateriella tillgången och den förutbetalda intäkten värderas till noll. Inköpta utsläppsrätter avsedda för eget bruk redovisas som immateriella tillgångar under omsättningstillgångar till anskaffningskostnad med avdrag för nedskrivningar. Till den del förbrukade utsläppsrätter motsvaras av innehavda utsläppsrätter redovisas en avsättning i balansräkningen. Denna avsättning värderas till de innehavda utsläppsrätternas anskaffningsvärde. Till den del förbrukade utsläppsrätter överstiger innehavda utsläppsrätter värderas avsättningen till gällande marknadspris, med motsvarande kostnad i resultaträkningen.

## NEDSKRIVNING AV MATERIELLA-, IMMATERIELLA- OCH NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR MED BESTÄMBAR NYTTJANDEPERIOD

Koncernen utvärderar kontinuerligt huruvida det finns indikationer på värdenedgång avseende materiella-, immateriella-, samt nyttjanderättstillgångar med bestämbar nyttjandeperiod för att identifiera potentiella nedskrivningsbehov. Om sådana indikationer identifieras görs en beräkning av återvinningsvärdet för tillgången (eller som en del av en kassagenererande enhet) för att fastställa den eventuella nedskrivningens storlek. Återvinningsvärdet definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Om det beräknade återvinningsvärdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) är lägre än dess redovisade värde skrivs det redovisade värdet på tillgången (eller den kassagenererande enheten) ned. Hur återvinningsvärdet fastställs beror på vilken sorts tillgång det rör sig om.

Vid varje bokslutstillfälle utvärderas om det finns indikationer om att grunden för tidigare nedskrivningar inte längre föreligger eller har förbättrats. Om sådana indikationer finns omräknas återvinningsvärdet, och bokfört värde ökas till det lägre av återvinningsvärde och det bokförda värdet som tillgången skulle ha haft om tidigare nedskrivning inte hade ägt rum.

## VARULAGER OCH FÖRRÅD

Varulager och förråd av flygmateriel samt övriga förråd är redovisade till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Anskaffningsvärde beräknas genom att använda vägda genomsnittspriser. Nettoförsäljningsvärde beräknas dels genom bekräftelse från extern part men också på uppskattningar inom SAS baserat på liknande eller tidigare försäljningar av liknande varor.

## AVSÄTTNINGAR OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Avsättningar redovisas då koncernen identifierar legala eller informella förpliktelser som ett resultat av historiska händelser, då dessa utfall är sannolika samt att de ekonomiska resurser som krävs för att lösa förpliktelserna med rimlig säkerhet kan uppskattas.

Ett omstruktureringsåtagande anses ha uppstått och avsättning för förpliktelsen görs när koncernen har fastställt en utförlig och detaljerad formell plan för omstruktureringen. Planen ska ha kommunicerats till berörda parter och antingen ha påbörjats eller blivit offentligt tillkännagiven.

Fortsättning not 1

## ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA

### Pensioner

Koncernen har olika pensionsordningar för sina anställda. Dessa varierar kraftigt på grund av olika lagstiftning och avtal om tjänstepensionssystem i de enskilda länderna.

För de pensionsordningar där arbetsgivaren har förpliktat sig för en bestämd premie har förpliktelsen mot arbetstagarna upphört när avtalade premier har erlagts. Där förmånsbaserad pension har avtalats upphör inte förpliktelsen förrän avtalade pensioner utbetalats. Den skuld eller tillgång som redovisas i balansräkningen avseende förmånsbestämda pensionsplaner är nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen vid rapportperiodens slut minskat med verkligt värde på förvaltningstillgångarna. Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen beräknas årligen av oberoende aktuarier med tillämpning av den s.k. projected unit credit method. Årets pensionskostnad avseende förmånsbestämda pensionsplaner är sammansatt av nuvärdet av årets pensionsintjänning och ett räntenetto, vilket beräknas med diskonteringsräntan på den förmånsbaserade pensionskulden eller pensionstillgången, och redovisas som en personalkostnad inom rörelse-resultatet. Samtliga avvikelser i uppskattningar redovisas omedelbart i övrigt totalresultat.

### Uppsägningslöner

Ersättningar vid uppsägning utgår när en anställd sagts upp före normal pensionstidpunkt eller då en anställd accepterar frivillig avgång från anställning i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar avgångsvederlag när det föreligger sådan skyldighet enligt anställningskontrakt eller vid uppsägning som resultat av ett erbjudande som gjorts för att uppmuntra till frivillig avgång från anställning.

### INTÄKTSREDOVISNING

Redovisningen av intäkter från avtal kunder sker enligt en femstegsmodell som kräver att intäkter ska redovisas när kontroll över en vara eller tjänst har överfört till kunden. Samtliga kundkontrakt i koncernen har analyserats med utgångspunkt i femstegsmodellen. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

### Passagerarintäkter

När SAS eller annat flygbolag utför transporten, dvs. flygresan, fullgör koncernen sitt prestationsåtagande mot kunden vilket medför att passagerarintäkten redovisas i resultaträkningen. Mellan tidpunkten för försäljning av flygbiljetten till genomförandet av flygresan redovisas sålda flygbiljetter som en kortfristig trafikavräkningskund i koncernens balansräkning. Koncernen bedömer löpande den beräknade trafikavräkningskulden, se ytterligare information under "Övriga trafikintäkter".

Ombokningsavgifter, dvs. avgifter för att ändra exempelvis tidpunkt eller destination på sin redan bokade flygbiljett, redovisas som intäkt i samband med att flygresan utförs.

### Charterintäkter

SAS har avtal med kunder rörande charterflygningar. Likt passagerarintäkter uppfyller koncernen sitt prestationsåtagande mot kunden när flygresan utförs. Således redovisas charterintäkter i resultaträkningen då transporten genomförs.

### Post- och fraktintäkter

Koncernen tillhandahåller godstransporttjänster, både i passagerarplan och kommersiella fraktflygningar. Prestationsåtagandet mot kunden fullgörs i samband med att frakttjänsten utförs. Således redovisas post- och fraktintäkter i resultaträkningen när transporten genomförs.

### Övriga trafikintäkter

I övriga trafikintäkter ingår huvudsakligen förbokade säten, övervikt av bagage, utnyttjade biljetter och intäktsjusteringar. Förbokade säten och övervikt av bagage är exempel på "ancillary"-intäkter som alla är tätt förknippade med flygresan. Dessa intäktsredovisas i samband med att flygresan utförs.

Koncernen gör månatliga bedömningar av flygbiljetter som ej har utnyttjats. Outnyttjade och ej längre giltiga biljetter redovisas som en övriga trafikintäkt med utgångspunkt i historisk användningsnivå för utnyttjade biljetter den senaste 24-månadersperioden. Eventuella skillnader mellan tidigare månaders bedömningar och faktiskt utfall redovisas i resultaträkningen.

Koncernen bedömer löpande den beräknade kortfristiga trafikavräkningskulden och redovisar eventuella justeringar mot "övriga trafikintäkter" under den period då bedömningarna gjorts. Dessa justeringar gäller i första hand återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag och andra poster som slutbetalas under en period som kommer senare än respektive biljettförsäljning och till annat belopp än det ursprungliga försäljningspriset.

### Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter inkluderar huvudsakligen intäkter för försäljning ombord, ground handling-tjänster, tekniskt underhåll och försäljning av EuroBonus-poäng.

Ombordförsäljning intäktsredovisas i samband med försäljningstillfället. Intäkter för utförda ground handling-tjänster och tekniskt underhåll redovisas i samband med att tjänsterna utförs.

Försäljning av EuroBonus-poäng till kreditkortpartners redovisas som en intäkt i samma period som EuroBonus-medlemmar nyttjar sina kreditkort och EuroBonus-skulden uppstår i koncernens balansräkning. Se ytterligare information om EuroBonus-skulden nedan.

### Lojalitetsprogram – EuroBonus

Genom medlemskap i koncernens lojalitetsprogram, EuroBonus, kan kunderna tjäna bonuspoäng genom att flyga med SAS och/eller andra Star Alliance-bolag samt genom att handla från kommersiella samarbetspartners, till exempel hyrbils- och kreditkortsföretag. Tildelning av lojalitetspoäng betraktas som en separat identifierbar transaktion vid köp av flygbiljetter. I samband med att poäng tjänas in ökar EuroBonus-skulden i koncernens balansräkning, med motsvarande minskning av intäkter. Den del av biljettpriiset som allokeras till

lojalitetspoängen värderas till poängens relativa fristående försäljningspris och redovisas som en intäkt först i den period som åtagandet uppfylls.

### Kontraktstillgångar och kontraktsskulder

IFRS 15 har termerna kontraktstillgångar och kontraktsskulder. Koncernen presenterar avtal i balansräkningen som kontraktsskulder eller kontraktstillgångar beroende på förhållandet mellan koncernens prestation och kundens betalning per rapporteringsdagen. Upplupna intäkter räknas som kontraktstillgångar då koncernen uppfyller sitt prestationsåtagande innan betalning sker från kund. Trafikavräkningskulden och lojalitetsprogrammet räknas som kontraktsskulder då betalningen från kunder sker innan prestationsåtagandet uppfylls av koncernen. Information om prestationsåtagandets uppfyllande återfinns tidigare i detta avsnitt under rubrikerna "Passagerarintäkter" samt "Lojalitetsprogram – EuroBonus".

Trafikavräkningskulden presenteras likt tidigare på en separat rad i koncernens balansräkning, medan lojalitetsprogrammet presenteras bland övriga skulder (långfristig). Koncernen lämnar upplysningar om kontraktstillgångar och kontraktsskulder, se not 24.

### LÅNEUTGIFTER

Låneutgifter som uppkommer i verksamheten resultatförs under den period de uppkommer. Låneutgifter avseende försöksbetalningar hänförliga till ännu ej levererade flygplan aktiveras som del i anskaffandet av kvalificerade produktionsresurser. I det fall beslut fattats om sale and leaseback upphör aktivering av räntekostnader. Avskrivningar av aktiverade låneutgifter påbörjas vid idrifttagande av flygplanen och sker enligt huvudprincipen för flygplan.

### SKATTER

Aktuell skatt för perioden baseras på periodens resultat justerat för skatttemässigt icke avdragsgilla kostnader och icke skattepliktiga intäkter. Den aktuella skatten beräknas utifrån per balansdagen gällande skattesatser.

Vid redovisning av uppskjuten skatt tillämpas balansräkningsmetoden varvid temporära skillnader, skillnader mellan tillgångars eller skulders redovisade och skatttemässiga värden, resulterar i en uppskjuten skattefordran eller skatteskuld. Uppskjutna skatteskulder redovisas för samtliga skattepliktiga temporära skillnader, medan uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det är sannolikt att skattepliktiga överskott kommer att skapas mot vilka de avdragsgilla temporära skillnaderna kan utnyttjas, eller innan rätten att utnyttja underskottsavdrag går förlorad.

Uppskjutna skatteskulder redovisas avseende samtliga skattepliktiga temporära skillnader hänförliga till investeringar i dotter- och intresseföretag utom i de fall koncernen kan styra tidpunkten för återföring av de temporära skillnaderna och det är sannolikt att en sådan återföring inte sker inom en överskådlig framtid.

Uppskjuten skatt beräknas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Uppskjuten skatt resultatförs, utom i de fall då den är relaterad till poster som bokförs i övrigt totalresultat eller direkt mot eget kapital, då den uppskjutna skatten också bokförs i övrigt totalresultat respektive direkt mot eget kapital.

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredo visas om posterna avser samma skattemyndighet.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## KRITISKA REDOVISNINGSBEDÖMNINGAR OCH KÄLLOR TILL OSÄKER VÄRDERING

Upprättandet av bokslut och tillämpningen av redovisningsprinciper baseras ofta på ledningens bedömningar eller på uppskattningar och antaganden om de redovisade beloppen av tillgångar och skulder som inte är direkt uppenbara utifrån andra källor. Dessa uppskattningar samt antaganden i samband med dessa baseras på tidigare erfarenheter och andra faktorer som anses vara relevanta. Faktiska resultat kan komma att skilja sig från dessa uppskattningar.

Uppskattningarna och underliggande antaganden ses över regelbundet. Ändrade uppskattningar redovisas i den period uppskattningen ändras om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Nedan beskrivs övergripande de redovisningsprinciper som påverkas av sådana uppskattningar eller antaganden som förväntas ha den största inverkan på koncernens redovisade resultat eller finansiella ställning. För uppgifter om redovisade värden på balansdagen hänvisas till balansräkningen med tillhörande nothänvisningar.

### Nedskrivning av tillgångar

Koncernen granskar de bokförda värdena på sina tillgångar för att avgöra om det finns några indikationer på att dessa tillgångar behöver skrivas ned. När dessa bedömningar görs allokteras tillgångar som inte genererar eget kassaflöde till en lämplig kassagenererande enhet.

Företagsledningen ska göra vissa antaganden vid värdering av tillgångarna, inklusive tidpunkt och värde för kassaflöden som ska genereras genom tillgångarna. Det uppskattade framtida kassaflödet baseras på rimliga antaganden vilka representerar ledningens bästa uppskattning av de ekonomiska förutsättningar som kommer att föreligga under tillgångens återstående livslängd, och baseras på senaste finansiella plan som godkänts av ledningen. På grund av denna subjektivitet kommer dessa uppskattningar sannolikt att avvika från framtida faktiska verksamhetsresultat och kassaflöden, och alla sådana avvikelser kan medföra en nedskrivning under kommande perioder.

### Pensioner

Pensionsantaganden är viktiga inslag i de aktuariella metoder som används för att mäta pensionsåtaganden och värdera tillgångar och kan ha en väsentlig inverkan på redovisad pensionsförpliktelse, pensionstillgång och den årliga pensionskostnaden. De antaganden som är mest kritiska är diskonteringsränta, inflation och förväntad löneökning.

Den beräkning som enligt IAS 19 ska tillämpas vid beräkning av förmånsbestämda planer benämns Projected Unit Credit Method. Metoden kräver flera beräkningsmässiga antaganden (aktuariella parametrar) för att fastställa nuvärdet på den förmånsbestämda förpliktelsen. Aktuariella antaganden omfattar både demografiska och finansiella antaganden. Då antagandena måste vara neutrala och ömsesidigt förenliga ska de varken vara oförsiktiga eller överdrivet försiktiga. De ska återspegla det ekonomiska sambandet mellan faktorer såsom inflation, löneökningstakt, avkastning på förvaltnings-

tillgångar och diskonteringsränta. Detta innebär att de ska vara realistiska utifrån kända ekonomiska samband och avspegla SAS bästa bedömning av de faktorer som avgör den slutliga kostnaden för att lämna ersättningar efter avslutad anställning, d.v.s. pensionskostnaden.

Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjäning och avkastning på fonderade medel används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling. Detta innebär att parametrarna utgår från marknadens förväntningar vid rapportperiodens slut beträffande den tidsperiod under vilken förpliktelsen ska regleras.

Diskonteringsräntan har fastställts baserat på marknadsmässig avkastning på förstklassiga företagsobligationer (företrädesvis bostadsobligationer med minimum AA-rating) och löptiden återspeglar den uppskattade tidsfördelningen och storleken av pensionsutbetalningarna (durationen) samt den valuta som dessa ska betalas i.

Övriga antaganden baseras på förväntad utveckling under förpliktelsens löptid. Bedömningen avseende framtida lönejusteringar motsvarar inflationsantagandet i respektive land och förväntad livslängd är fastställd till DUS23 för Sverige samt till K2013 för Norge, se vidare information i not 15.

Räntekostnaden på förpliktelsen samt förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna redovisas i form av ett räntenetto, vilken har beräknats med diskonteringsräntan. Detta räntenetto klassificerar SAS som en personalkostnad och redovisar räntenettet inom rörelseresultatet.

Avvikelse kan uppstå om diskonteringsräntan förändras (en sänkt diskonteringsränta ökar nuvärdet av pensionsskulderna och den årliga pensionskostnaden), eller av faktiska inflationsnivåer, lönejusteringar samt förväntad livslängd som avviker från koncernens antaganden. Förändrade antaganden kan medföra en väsentlig förändring av pensionstillgångarna, förpliktelser och pensionskostnader under kommande perioder.

Under året har diskonteringsräntan höjts för samtliga länder. Den svenska diskonteringsräntan höjdes med 0,2 procentenheter till 4,45%. För de svenska pensionsordningarna sänktes antagandet om inflation under räkenskapsåret från 2,15 % till 2,0 %. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,4 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningstillgångarna har varit lägre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en negativ påverkan på övrigt totalresultat om 0,7 mdr SEK.

Känsligheten vid förändringar av olika parametrar var för sig kan uppskattas enligt följande: En procentenhets förändring av diskonteringsräntan har en påverkan på förpliktelsen med cirka 1,4 mdr SEK och en procentenhets förändring av inflationsantagandet påverkar förpliktelsen med cirka 1,4 mdr SEK.

### Uppskjuten skatt

Koncernen redovisar uppskjutna skattefordringar vid varje balansdag i den utsträckning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas under kommande perioder. Detta bygger på uppskattningar om framtida lönsamhet. Om dessa uppskattningar ändras kan det medföra minskade uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i koncernens balansräkning. När framtida lönsamhetsnivåer

uppskattas, beaktas verksamhetsresultat från de senaste åren och, om så behövs, övervägs försiktiga och genomförbara skatteplaneringsstrategier för att generera framtida lönsamhet. Om framtida lönsamhet är sämre än det belopp som kalkylerades när det uppskjutna skattebeloppet fastställdes kommer en minskning i uppskjutna skattefordringar att krävas, med motsvarande belastning av resultatet, utom i fall då den är relaterad till poster som bokförts direkt mot eget kapital. Om framtida lönsamhet överskrider den nivå som kalkylerats vid beräkningen av uppskjutna skattefordringar, kan ytterligare en uppskjuten skattefordran redovisas med motsvarande kreditering av resultatet, utom i det fall den uppskjutna skatten hänför sig till ett rörelseförvärv.

Om dessa uppskattningar ändras kan det också medföra nedskrivning av uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i balansräkningen.

## Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar – flygplan

SAS gör löpande avsättningar relaterat till användningen för åtaganden som uppkommer i samband med leasing av flygplan. Åtaganden avser huvudsakligen motorer, men inkluderar även landningsställ, air frame och APU. Den finansiella effekten är beroende av ett stort antal faktorer, vilket gör den svårbedömd. Då de större obligatoriska genomgångarna av motorer, landningsställ, air frame och APU avsätts för löpande minskar risken för att återlämningen ska få väsentlig effekt på koncernens resultat.

## Hybridobligationer

Samtliga hybridobligationer har evig löptid och SAS styr betalning av ränta och kapitalbelopp i instrumenten, varför de i enlighet med IAS 32 klassificeras som ett eget kapital instrument.

## Rättstvister

Koncernen är involverad i rättstvister och andra tvister som en naturlig del av affärsverksamheten. Det krävs bedömningar från ledningen för att avgöra det sannolika utfallet. Faktiska resultat av utfallet kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat (se också förvaltningsberättelsen: legala frågeställningar).

## Claims kopplade till chapter 11

I chapter 11 finns en möjlighet att förhandla samt återlämna ("reject") kontrakt som fanns vid ingången av processen. I perioden augusti 2022 till oktober 2023 har SAS valt att återlämna leasingkontrakt, en B737-700, tre A350-900, tre A321-200, en A320-200neo, en A330-300 samt ett antal motorer. Samtliga av dessa kontrakt återlämnings har godkänts av domstol i USA. I samband med godkännandet gjorde SAS de relaterade tillgångarna tillgängliga för lease/långivarna, vilket ledde till att tillgångar och skulder förknippade med kontrakt togs bort från balansräkningen. Som ett steg i chapter 11 förväntas sig SAS att leasegivarna/långivarna kommer att begära skadestånd för sin ekonomiska skada och rapportera detta till domstolen i USA. På grund av osäkerheten i utfall, då utfallen dels är beroende av antal anspråk, storleken på anspråken men också beroende av den omstruktureringsplan som senare i processen

Fortsättning not 1

behöver godkännas av domstol, har SAS på ett tillförlitligt sätt inte kunnat uppskatta hur stor avsättning totala anspråken motsvarar. Dessa anspråk kan vara väsentliga. SAS redovisar avsättningar för anspråk för vilka det fanns tillräckliga och rimliga uppgifter för att uppskatta åtagandet. Mer information om chapter 11 beskrivs i not 1 sid 99 och förvaltningsberättelsen sid 59.

#### **MODERFÖRETAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER**

Moderföretaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 "Redovisning för juridiska personer" samt tillämpliga uttalanden från Rådet för finansiell rapportering. RFR 2 innebär att moderföretaget i årsredovisningen för den juridiska personen ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagen och Tryggandelagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som ska göras från IFRS.

#### **SKILLNADERNA MELLAN KONCERNENS OCH MODERFÖRETAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER FRAMGÅR NEDAN:**

**Pensioner:** De löpande pensionspremierna redovisas som kostnader.

**Aktier i dotter- och intresseföretag:** Redovisas till anskaffningsvärde. Förvävsrelaterade kostnader för dotterföretag, som kostnadsförs i koncernredovisningen, ingår som en del i anskaffningsvärdet för andelar i dotterföretag.

**Övriga aktier och andelar:** Redovisas till anskaffningsvärde.

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

#### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 2 INTÄKTER

## INTÄKTER PER INTÄKTSSLAG

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Trafikintäkter:		
Passagerarintäkter	32 236	23 225
Charterintäkter	2 096	1 703
Fraktintäkter	1 183	1 611
Övriga trafikintäkter	2 992	2 982
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>38 507</b>	<b>29 521</b>
Övriga rörelseintäkter:		
Försäljning ombord	219	367
Ground Handling-tjänster	377	721
Tekniskt underhåll	207	147
Terminal- och speditionstjänster	135	322
Försäljningskommissioner och avgifter	781	357
Övriga rörelseintäkter	1 817	389
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>3 536</b>	<b>2 303</b>
<b>Summa</b>	<b>42 043</b>	<b>31 824</b>

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.

För koncernens olika intäktslag se ovan tabell och intäkter från enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland, se nedan tabell.

## INTÄKTER PER VÄSENTLIGA LÄNDER

Trafikintäkter 2022/2023	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Total
Passagerarintäkter	7 709	8 545	4 125	11 857	32 236
Charterintäkter	618	1 052	426	-	2 096
Fraktintäkter	238	171	281	493	1 183
Övriga trafikintäkter	717	795	383	1 097	2 992
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>9 282</b>	<b>10 563</b>	<b>5 215</b>	<b>13 447</b>	<b>38 507</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>467</b>	<b>875</b>	<b>527</b>	<b>1 667</b>	<b>3 536</b>
<b>Summa</b>	<b>9 749</b>	<b>11 438</b>	<b>5 742</b>	<b>15 114</b>	<b>42 043</b>

Trafikintäkter 2021/2022	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Total
Passagerarintäkter	6 005	6 675	3 138	7 407	23 225
Charterintäkter	541	862	301	0	1 704
Fraktintäkter	242	216	320	833	1 611
Övriga trafikintäkter	790	881	407	903	2 981
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>7 578</b>	<b>8 634</b>	<b>4 166</b>	<b>9 143</b>	<b>29 521</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>485</b>	<b>755</b>	<b>419</b>	<b>644</b>	<b>2 303</b>
<b>Summa</b>	<b>8 063</b>	<b>9 389</b>	<b>4 585</b>	<b>9 787</b>	<b>31 824</b>

## NOT 3 PERSONALKOSTNADER

## MEDELANTAL ANSTÄLLDA

Medelantalet anställda under 2022/2023 inom SAS koncernen var 7 959 (7 033). Fördelningen av medelantal anställda per land framgår av tabell nedan.

Medelantalet anställda i Danmark uppgick till 2 746 (2 400), i Norge 2 306 (2 087) samt i Sverige 2 729 (2 380).

	2022-2023 Nov-okt		2021-2022 Nov-okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Danmark	1 780	966	1 579	821
Norge	1 431	874	1 332	755
Sverige	1 654	1 075	1 447	933
Övriga länder	91	88	80	86
<b>Totalt</b>	<b>4 956</b>	<b>3 003</b>	<b>4 438</b>	<b>2 595</b>
<b>Totalt män och kvinnor</b>	<b>7 959</b>		<b>7 033</b>	

## KÖNSFÖRDELNING INOM LEDANDE BEFATTNINGAR I KONCERNEN

	31 okt 2023		31 okt 2022	
	Antal på balans-dagen	varav män	Antal på balans-dagen	varav män
Styrelseledamöter	54	67 %	60	68 %
Vd och andra ledande befattningshavare	49	67 %	30	67 %

Fortsättning not 3

**LÖNER, ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA AVGIFTER**

SAS koncernens totala lönekostnader uppgick till 7 587 (6 822) MSEK varav sociala avgifter 1 100 (941) MSEK och pensioner 428 (611) MSEK.

Löner, ersättningar och sociala avgifter inkluderar omstrukturingskostnader om 0 (0) MSEK.

	2022-2023 Nov-okt		2021-2022 Nov-okt	
	Löner & andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) <sup>2</sup>	Löner & andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) <sup>1</sup>
SAS AB	17	12 (5)	19	13 (5)
SAS Konsortiet	3 491	974 (205)	3 285	1 146 (469)
Övriga dotterföretag	2 551	541 (218)	1 966	393 (137)
<b>SAS koncernen totalt</b>	<b>6 059</b>	<b>1 527(428)</b>	<b>5 270</b>	<b>1 552 (611)</b>

<sup>1</sup> Pensionskostnaden för samtliga Vd och andra ledande befattningshavare i SAS koncernens företag uppgick till 16 (15) MSEK.

Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelse, verkställande direktörer och övriga ledande befattningshavare samt övriga anställda framgår av tabell nedan.

	2022-2023 Nov-okt		2021-2022 Nov-okt	
	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda
SAS AB	16 (-)	1	18 (-)	1
SAS Konsortiet	31 (-)	3 460	25 (2)	3 260
Ground Handling-verksamheten	16 (0)	1 877	12 (-)	1 650
SAS Cargo	7 (-)	60	10 (-)	74
Övriga dotterföretag	19 (0)	571	14 (-)	206
<b>SAS koncernen totalt</b>	<b>89 (0)</b>	<b>5 969</b>	<b>79 (2)</b>	<b>5 191</b>

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>Pensionskostnader</b>		
Förmånsbaserade pensionsordningar	-349	-63
Premiebaserade pensionsordningar	777	674
<b>Summa</b>	<b>428</b>	<b>611</b>

**ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL STYRELSEN, VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Till styrelsens ledamöter i SAS AB utgår arvode och annan ersättning enligt årsstämans beslut, som även har godkänt principerna för ersättningarna till ledande befattningshavare.

**STYRELSEN**

Vid årsstämman i SAS AB den 16 mars 2023 fastställdes arvoden till styrelsens ledamöter och ersättning för arbete i styrelseutskott enligt nedan:

Styrelsens ordförande	630 TSEK
Styrelsens förste vice ordförande	420 TSEK
Övriga styrelseledamöter (8 pers.)	320 TSEK/ledamot
Arbetstagaruppleanter (6 pers.)	5 TSEK arvode/styrelsemöte vid deltagande
Ordförande revisionsutskottet	100 TSEK
Övriga ledamöter i revisionsutskottet (2 pers.)	50 TSEK
Ordförande ersättningsutskottet	80 TSEK
Övriga ledamöter ersättningsutskottet (1 pers.)	27 TSEK

Ingen av styrelseledamöterna har under räkenskapsåret 2022/2023 varit anställd i SAS koncernen med undantag av arbetstagarrepresentanterna och deras uppleanter. Ingen styrelseledamot, som inte är anställd i SAS koncernen, har erhållit någon ersättning eller förmån från något bolag i SAS koncernen utöver i flygbranschen sedvanliga reseförmåner och det arvode som erhållits för styrelse- och utskottsarbetet.

**PRINCIPER**

Följande av årsstämman 2023 fastställda ersättningsprinciper har tillämpats under räkenskapsåret 2022/2023 avseende ledande befattningshavare i SAS koncernen. Med ledande befattningshavare avses i detta sammanhang VD och övriga medlemmar av SAS koncernledning.

Den sammanlagda ersättningen ska vara marknadsmässig och konkurrenskraftig samt stå i relation till ansvar och befogenheter. Ersättningen ska utgöras av fast lön, rörlig lön enligt separat överenskommelse, övriga förmåner samt pension. Riktlinjerna ska tillämpas på anställningsavtal som ingås efter årsstämman 2023 samt även på ändringar i gällande anställningsavtal som görs därefter.

Ersättning till ledande befattningshavare ska utgöras av en fast årlig kontant lön. Den fasta lönen ska återspegla de krav som ställs på befattningen avseende kompetens, ansvar, komplexitet och på vilket sätt den bidrar till att uppnå affärsmålen. Den fasta lönen ska också återspegla den prestation som befattningshavaren nått och således vara individuell och differentierad. Utöver fast lön kan ledande befattningshavare rapportera till VD, enligt separat överenskommelse, erhålla rörlig lön (Annual Incentive Systems) vid uppfyllande av beslutade kriterier och mot att befattningshavarens fasta lön fryses för revision under viss period efter det att rörlig lön har utgått. Eventuell rörlig lön ska bestå av årlig rörlig kontant lön och får som högst motsvara 20 % av den fasta årliga lönen. Uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig lön ska kunna mätas under en period om ett år.

Övriga förmåner, som bl.a. kan omfatta bilförmån, reseförmån och sjukvårdsförsäkring, ska vara marknadsmässiga och endast utgöra en begränsad del av den sammanlagda ersättningen. Premier och andra kostnader i anledning av sådana förmåner får sammanlagt uppgå till högst 10 % av den fasta årliga lönen.

För VD ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara avgiftsbestämda och premierna ska inte överstiga 40 % av den fasta årliga lönen. För övriga medlemmar av koncernledningen ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara avgiftsbestämda om inte befattningshavaren omfattas av förmånsbestämd pension enligt tvingande kollektivavtalsbestämmelser. Premierna för avgiftsbestämd pension ska inte överstiga 30 % av den fasta årliga lönen. Rörlig lön ska vara pensionsgrundande i den mån så följer av tvingande kollektivavtalsbestämmelser som är tillämpliga på befattningshavaren (gäller Sverige och avgiftsbestämd pension). I det fallet ska premierna för avgiftsbestämd pension inte överstiga 30% av den fasta årliga lönen som en följd av pensionsavsättningar för rörlig lön.

För VD och övriga medlemmar av koncernledningen ska uppsägningstiden vara 6 månader vid uppsägning från befattningshavarens sida. Vid uppsägning från bolagets sida ska en uppsägningstid om maximalt 12 månader gälla. Vid uppsägning från bolagets sida ska avgångsvederlag kunna utgå med belopp motsvarande högst ett års fast lön med full avräkning om befattningshavaren erhåller ersättning från ny anställning eller uppdrag.

Styrelsen får fråga riktlinjerna, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det.

**BEGRÄNSNINGAR I TILLÄMPNINGEN AV ERSÄTTNINGSPRINCIPERNA TILL FÖLJD AV REKAPITALISERINGEN OCH CHAPTER 11**

I enlighet med EU kommissionens beslut 14 augusti 2020 och till dess att 75% av de instrument staterna tecknat i rekapiseringen som genomfördes under oktober 2020 antingen har lösts in eller sålts, har ledande befattningshavare inte rätt till ökade löner. Vidare kommer inga rörliga lönedelar betalas ut till ledande befattningshavare.

Vid eventuellt utfall av framtida AIS (Annual Incentive Systems) till ledande befattningshavare i enlighet med bolagets ersättningsprinciper kommer ersättning från AIS reserveras och innehållas till dess att 75 % av de instrument staterna tecknat i rekapiseringen som genomfördes under oktober 2020 antingen har lösts in eller sålts. För räkenskapsåret 2023 har ingen AIS reservation eller utbetalning gjorts för ledande befattningshavare.

**VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR**

Verkställande direktör tillika koncernchef Anko van der Werff, har följande ersättningskomponenter i sitt anställningsavtal:

- En årlig lön som normalt är föremål för lönerrevision årligen. Lönen har inte reviderats för räkenskapsåret 2023 och uppgår till 12 468 TSEK per år.
- En premiebestämd pensionsordning där motsvarande 40 % av den årliga lönen erläggs som kontant ersättning på kostnadsneutral basis för SAS. Styrelsen har beslutat om undantag från ersättningsriktlinjerna och godkänt att VD Anko van der Werff växlar pensionspremier till motsvarande kontant löneutbetalning under förutsättning att detta sker kostnadsneutralt för SAS.

Fortsättning not 3

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

och att EU-reglerna om ersättning till ledande befattningshavare följs med hänsyn till vikten att kunna erbjuda en marknadsmässig och konkurrenskraftig totalersättning för att tillgodose SAS långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet.

- Övriga förmåner som bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.
- Uppsägningstiden är sex månader vid uppsägning från verkställande direktörens sida och tio månader vid uppsägning från SAS AB:s sida. Avgångsvederlag för verkställande direktören, vid uppsägning från SAS AB på annan grund än väsentligt avtalsbrott, grovt åsidosättande av verkställande direktörens åligganden eller brottslig gärning mot SAS koncernen, utgår med ett belopp motsvarande fyra månadslöner enligt en trappstegsmodell där avgångsvederlag ökar med anställningstid upp till tolv månader vid fem års anställning. Om ny anställning erhålls inom tolv månader efter anställningens upphörande ska utfallande avgångsvederlag minskas med erhållen ersättning från sådan ny anställning.

### ANDRA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Övriga nuvarande koncernledningsmedlemmar har premiebaserade pensionsordningar där upp till 30 % av den fasta grundlönen avsätts till pension, antingen som premier eller kontant ersättning. Samtliga nuvarande koncernledningsmedlemmar har pensionsålder 65 år. Styrelsen har beslutat om undantag från ersättningsriktlinjerna och godkänt att CFO Erno Hildén, CCO Paul Verhagen samt COO Jason Mahoney växlar hela eller delar av pensionspremier på 30 % av den årliga lönen till motsvarande kontant löneutbetalning under förutsättning att detta sker kostnadsneutralt för SAS och att EU-reglerna om ersättning till ledande befattningshavare följs med hänsyn till vikten att kunna erbjuda en marknadsmässig och konkurrenskraftig totalersättning för att tillgodose SAS långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet. För ledande befattningshavare är uppsägningstiden sex månader vid uppsägning från den anställdes sida och tolv månader vid uppsägning från SAS AB:s sida. Avgångsvederlag för ledande befattningshavare, vid uppsägning från SAS AB:s sida på annan grund än väsentligt avtalsbrott, grovt åsidosättande av den ledande befattningshavarens åligganden eller brottslig gärning mot SAS koncernen, utgår med ett belopp motsvarande upp till maximalt tolv månadslöner med avräkning mot inkomster från annan anställning eller uppdrag. Avgångsvederlag kan även utgå vid uppsägning från befattningshavarens sida om dennes ansvar eller befogenheter väsentligen förändras genom organisatoriska förändringar. Avgångsvederlag i ovannämnda fall utgår dock inte om befattningshavaren erbjudits annan relevant anställning inom SAS koncernen. För tillförordnade koncernledningsmedlemmar utgår fast befattningstillägg utöver de villkor avseende pension, försäkring och uppsägningstid som följer av befintligt anställningsavtal.

### ÖVRIGT

För övriga typiska chefsavtal i SAS koncernen ska den sammanlagda ersättningsnivån vara marknadsmässig och konkurrenskraftig samt stå i relation till ansvar och befogenheter.

Under 2022/2023 har den sammanlagda ersättningen utgjorts av fast lön, övriga förmåner samt pension. Ett trettiotal chefer har därutöver deltagit i ett "Annual Incentive System" för 2023.

För ledare och medarbetare inom försäljningsorganisationen introducerades under 2013 en rörlig lönemodell. Den rörliga lönedelen baseras på utfall i förhållande till i förväg uppsatta individuella försäljningsmål som fastställs i ett målkontrakt och kan maximalt uppgå till två månadslöner.

### BEREDNING- OCH BESLUTSPROCESSEN

Frågan om styrelsens arvoden bereds av valberedningen, som består av representanter valda vid årsstämman. Förslag till styrelsearvoden framläggs på stämman av valberedningen för stämmans beslut.

Styrelsen har inrättat ett ersättningsutskott. I utskottets uppgifter ingår bl.a. att bereda principer för ersättning till koncernledningen och styrelsens beslut om förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Styrelsen ska upprätta förslag till nya riktlinjer åtminstone vart fjärde år och lägga fram förslaget för beslut vid årsstämman. Riktlinjerna ska gälla till dess att nya riktlinjer antagits av bolagsstämman. Ersättningsutskottet ska även följa och utvärdera program för rörliga ersättningar till koncernledningen, tillämpningen av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget. Ersättning till VD ska beslutas inom ramen för godkända principer av styrelsen efter beredning och rekommendation av ersättningsutskottet. Ersättning till övriga ledande befattningshavare ska beslutas av VD inom ramen för fastställda principer och efter avstämning med ersättningsutskottet. Ersättningsutskottets ledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Vid styrelsens behandling av och beslut i ersättningsrelaterade frågor närvarar inte VD eller andra personer i koncernledningen, i den mån de berörs av frågorna.

Ersättningsutskottet har haft fem protokollförda sammanträden under räkenskapsåret 2022/2023.

### STYRELSEARVODEN 2022–2023 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Revisions- Ersättnings-		Totalt 2022–2023	Totalt 2021–2022
	Styrelse	utskott		
Carsten Dilling	630		80	710
Monica Caneman				-
Lars-Johan Jarnheimer	420	50	27	497
Oscar Stege Unger	320	50		370
Kay Kratky	320	100		420
Michael Friisdahl	320			320
Henriette Hallberg Thygesen	320			320
Nina Bjornstad	320			320
Tommy Nilsson	320			320
Jens Lippestad	320			320
Kim John Christiansen	320			320
<b>Summa</b>	<b>3 610</b>	<b>200</b>	<b>107</b>	<b>3 917</b>
				<b>4 237</b>

Fortsättning not 3

### ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE 2022–2023 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön <sup>1</sup>	Rörlig	Övriga	Pension <sup>4</sup>
		ersättning <sup>2</sup>	förmåner <sup>3</sup>	
Anko van der Werff	12 675	-	286	4 715
Övriga <sup>5</sup>	23 381	-	1 141	5 525
<b>Summa</b>	<b>36 056</b>	<b>-</b>	<b>1 427</b>	<b>10 240</b>
Övriga <sup>6</sup>	6 405	-	163	852
<b>Totalt</b>	<b>42 461</b>	<b>-</b>	<b>1 590</b>	<b>11 092</b>

1) Inkluderar semesterersättning.

2) Avser reservering för Annual Incentive Scheme för framtida utbetalning i enlighet med ersättningsprinciperna och de begränsningar som följer av rekapitalisering och utbetalning av rörliga lönedelar. Se vidare avsnittet "Begränsningar i tillämpningen av ersättningsprinciperna till följd av rekapitaliseringen och Chapter 11".

3) Övriga förmåner inkluderar bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

4) Inkluderar sjukförsäkring.

5) Avser 5 medlemmar hela året, avser Simon Pauck Hansen från 1 november 2022 till 15 januari 2023, avser Michael Wängdahl 16 januari 2023 till 30 april 2023, avser Jason Mahoney från 1 maj 2023 till 31 oktober 2023, avser Therese Lorenius från 1 november 2022 till 13 augusti 2023 samt Paul Verhagen från 14 augusti 2023 till 31 oktober 2023.

6) Avser lön, pension och förmåner under uppsägningstiden på 12 månader samt för ett potentiellt avgångsvederlag. Avgångsvederlag, maximalt fast lön under 12 månader efter anställningens upphörande, utgår endast om ny anställning ej har erhållits. Vid ny inkomst av tjänst utbetalas eventuell mellanskillnad mellan tidigare fast månadslön och ny fast månadslön.

### ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE 2021–2022 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön <sup>1</sup>	Rörlig	Övriga	Pension <sup>4</sup>
		ersättning <sup>2</sup>	förmåner <sup>3</sup>	
Anko van der Werff	12 675	-	284	4 715
Övriga <sup>5</sup>	23 213	2 303	516	6 044
<b>Summa</b>	<b>35 888</b>	<b>2 303</b>	<b>800</b>	<b>10 759</b>
Övriga <sup>6</sup>	13 861	-	96	2 494
<b>Totalt</b>	<b>49 749</b>	<b>2 303</b>	<b>896</b>	<b>13 253</b>

1) Inkluderar semesterersättning.

2) Avser reservering för Annual Incentive Scheme för framtida utbetalning i enlighet med ersättningsprinciperna och de begränsningar som följer av rekapitalisering och utbetalning av rörliga lönedelar. Se vidare avsnittet "Begränsningar i tillämpningen av ersättningsprinciperna till följd av rekapitaliseringen".

3) Övriga förmåner inkluderar bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

4) Inkluderar sjukförsäkring.

5) Avser 4 medlemmar hela året, avser Karl Sandlund från 1 november 2021 till 30 juni 2022, avser Magnus Örnberg 1 november 2021 till 31 mars 2022, avser Erno Hildén 1 april till 31 oktober 2022, avser Erik Westman 1 juli till 31 oktober 2022 samt Therese Lorenius 1 juli till 31 oktober 2022.

6) Avser lön, pension och förmåner under uppsägningstiden på 12 månader samt för ett potentiellt avgångsvederlag. Avgångsvederlag, maximalt fast lön under 12 månader efter anställningens upphörande, utgår endast om ny anställning ej har erhållits. Vid ny inkomst av tjänst utbetalas eventuell mellanskillnad mellan tidigare fast månadslön och ny fast månadslön.

### NOT 4 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	2022–2023	2021–2022
	Nov–okt	Nov–okt
Försäljnings- och distributionskostnader	2 492	1 785
Cateringkostnader	1 399	819
Hanteringskostnader	2 641	1 949
Tekniskt flygplansunderhåll	3 118	1 910
Data- och telekommunikationskostnader	1 494	1 249
Wet lease-kostnader	2 617	1 846
Administrationskostnader	1 544	985
Övrigt	2 354	1 515
<b>Summa</b>	<b>17 659</b>	<b>12 058</b>

### NOT 5 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	2022–2023	2021–2022
	Nov–okt	Nov–okt
<b>Avskrivningar</b>		
Immateriella tillgångar	0	30
Nyttjanderättstillgångar	3 322	3 255
Byggnader och inredningar	49	60
Flygplan	982	1 259
Reservmotorer och reservdelar	54	53
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	20	22
Övriga inventarier och fordon	13	20
<b>Nedskrivningar</b>		
Reservmotorer och reservdelar	-	64
<b>Summa</b>	<b>4 440</b>	<b>4 763</b>

#### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

> Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 6 RESULTAT- OCH KAPITALANDELAR I INTRESSEFÖRETAG**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>Resultatandelar i intresseföretag:</b>		
Malmö Flygfraktterminal AB	10	12
Övriga	8	10
<b>Summa</b>	<b>18</b>	<b>22</b>
Totala intäkter i intresseföretag	399	357
Resultat efter skatt i intresseföretag	55	67

Malmö Flygfraktterminal AB bedriver flygfraktsverksamhet i Malmö, Sverige. Intresseföretaget har en nära anknytning till flygverksamheten och resultatandelen redovisas i rörelseresultatet.

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Kapitalandelar i intresseföretag</b>		
Ingående anskaffningsvärde	22	24
Tillskott	-	-
Resultatandelar i intresseföretag	18	22
Utdelning	-20	-24
Valutakursdifferenser	0	0
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>20</b>	<b>22</b>

				Kapitalandel	
				2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Kapitalandelar i intresseföretag:</b>	<b>Organisationsnr</b>	<b>Säte</b>	<b>Kapitalandel %</b>		
Malmö Flygfraktterminal AB	556061-7051	Malmö, Sverige	40,0	18	19
Övriga				2	3
<b>Summa</b>				<b>20</b>	<b>22</b>
Totala tillgångar i intresseföretag				310	357
Totala skulder i intresseföretag				-238	-269
<b>Eget kapital i intresseföretag</b>				<b>72</b>	<b>88</b>

**NOT 7 RESULTAT VID FÖRSÄLJNING OCH ÅTERLÄMNING AV FLYGPLAN OCH ÖVRIGA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Airbus A320 (sale and leaseback)	-20	-3
Boeing 737	-	73
Motorer (sale and leaseback)	5	100
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	160	-88
Försäljning av dotterbolag	-	13
<b>Summa</b>	<b>145</b>	<b>95</b>

**NOT 8 FINANSNETTO**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>Finansiella intäkter</b>		
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde	161	28
Ränteintäkter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	855	191
Övriga finansiella intäkter	-	-
Valutakursdifferenser leasingsskuld, netto	52	-
<b>Summa</b>	<b>1 068</b>	<b>219</b>

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>Finansiella kostnader</b>		
Räntekostnader på räntebärande skulder ej värderade till verkligt värde	-1 967	-802
Räntekostnader på räntebärande skulder värderade till verkligt värde	-780	-179
Räntekostnader leasingsskulder	-894	-774
Övriga finansiella kostnader	-84	-67
Valutakursdifferenser leasingsskuld, netto	-154	-2 906
Valutakursdifferenser räntebärande skuld, netto	0	-5
<b>Summa</b>	<b>-3 879</b>	<b>-4 733</b>
<b>Summa finansnetto</b>	<b>-2 811</b>	<b>-4 514</b>

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 9 SKATT

Följande komponenter ingår i koncernens skatt.

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Aktuell skatt	-5	-7
Uppskjuten skatt	-180	805
<b>Summa skatt redovisad i årets resultat</b>	<b>-185</b>	<b>798</b>
Skatt redovisad i övrigt totalresultat	346	-308
<b>Summa skatt redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>346</b>	<b>-308</b>

Aktuell skatt har beräknats utifrån fastställd skattesats i respektive land. Uppskjuten skatt har beräknats till den skattesats som förväntas gälla då skatten realiserar.

Skatten för räkenskapsåret kan stämmas av mot resultat före skatt enligt följande:

	2022-2023 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt (%)	2021-2022 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt (%)
Resultat före skatt	-5 516		-7 846	
Skatt enligt vägd genomsnittlig skattesats	1 180	21,4	1 679	21,4
Skatteeffekt av icke avdragsgilla kostnader	-96	1,7	-35	-0,4
Skatteeffekt av icke skattepliktiga intäkter	59	-1,1	155	2,0
Skatteeffekt av olika skattesatser	0	0	0	0
Skatteeffekt av ej aktiverade underskottsavdrag	-1 117	20,3	-1 038	-13,2
Övrigt	-211	3,8	37	0,5
<b>Skatt och effektiv skattesats för räkenskapsåret</b>	<b>-185</b>	<b>-3,3</b>	<b>798</b>	<b>10,2</b>

I tabellerna nedan redovisas koncernens uppskjutna skatteskulder och skattefordringar efter kategori samt hur skulderna och fordringarna förändrats.

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen:</b>		
Anläggningstillgångar	1 362	1 366
Pensioner	1 121	1 304
Övriga temporära skillnader	297	447
Kassaflödessäkringar	-1	-9
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-2 233	-2 540
<b>Summa</b>	<b>546</b>	<b>568</b>

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Uppskjuten skattefordran i balansräkningen:</b>		
Pensioner	78	-49
Övriga temporära skillnader	1 810	1 983
Skattemässiga underskottsavdrag	2 198	2 234
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-2 233	-2 540
<b>Summa</b>	<b>1 853</b>	<b>1 628</b>

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Avstämning av uppskjuten skatt, netto:</b>		
Ingående balans	1 060	585
Förändring enligt resultatet	-180	805
Förändring avseende kassaflödessäkringar enligt övrigt totalresultat	-35	204
Förändring avseende förmånsbestämda pensionsordningar enligt övrigt totalresultat	373	-512
Kursdifferenser m.m.	90	-22
<b>Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober</b>	<b>1 308</b>	<b>1 060</b>

Per balansdagen har koncernen utnyttjade underskottsavdrag uppgående till drygt 34 000 (29 000) MSEK. Baserat på dessa underskottsavdrag redovisar koncernen en uppskjuten skattefordran om 2 198 (2 234) MSEK. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det finns faktorer som talar för att skattepliktiga överskott kommer att skapas. Bedömningen om respektive koncernföretags framtida resultatutveckling baseras såväl på redovisade resultat under senare år som på förbättrade lönsamhetsutsikter. Redovisade underskottsavdrag på totalt 2 198 MSEK avser verksamheter i Danmark med 737 MSEK, Norge med 273 MSEK, Sverige med 1 083 MSEK samt Irland med 105 MSEK. För underskottsavdrag med ett motsvarande skattevärde uppgående till 4 971 (3 854) MSEK, redovisas ingen uppskjuten skattefordran på grund av osäkerhet vad avser framtida vinsttjänning. För samtliga underskottsavdrag finns ingen förfallotidpunkt.

Uppskjutna skatteskulder avser till största del anläggningstillgångar där det skattemässiga värdet är lägre än det redovisningsmässiga. De temporära skillnader som finns avseende anläggningstillgångar kommer i framtiden att förändras i och med att det redovisade och skattemässiga värdet blir lika alternativt då anläggningstillgången avyttras och en högre skattemässig vinst uppstår. Pensioner ger också upphov till uppskjutna skatteskulder då redovisning och skattemässiga värden hanteras på olika sätt. SAS har valt att nettoredovisa uppskjutna skatter i balansräkningen då det finns en legal rätt till kvittning samtidigt som det är ett starkt legalt samband mellan de uppskjutna skattefordringarna och uppskjutna skatteskulderna.

Avsättning för uppskjuten skatt på temporära skillnader relaterade till icke utdelade vinster i dotter- och intresseföretag har inte skett, då dessa vinster inte kommer att delas ut inom överskådlig framtid alternativt att utdelning kan ske utan att vinstmedlen blir föremål för beskattning.

OECD/G20:s inkluderande ramverk (IF) har publicerat modellregler inom ramen för arbetet med att hantera de utmaningar som digitaliseringen av den globala ekonomin innebär för beskattningen. Det är svårbedömt om reglerna beträffande global minimibesättning (pelare 2) ger upphov till ytterligare temporära skillnader, om uppskjutna skattefordringar respektive skatteskulder behöver omvärderas, samt vilken skattesats som ska användas för att beräkna uppskjuten skatt. Som svar på dessa osäkerheter publicerade International Accounting Standards Board (IASB) den 23 maj 2023 ett tillägg till IAS 12 om inkomstskatter. Tillägget innebär ett obligatoriskt undantag från kraven på att redovisa och lämna upplysningar om uppskjutna skattefordringar respektive skatteskulder relaterade till de föreslagna reglerna om global minimibesättning. SAS-koncernen tillämpar det obligatoriska undantaget som gäller tills vidare.

Lagstiftning om global minimibesättning har beslutats, eller i praktiken beslutats, i flera av de länder som koncernen bedriver verksamhet i och det bedöms som sannolikt att koncernen kommer att omfattas av sådan lagstiftning från och med räkenskapsåret 2024/2025. Per den 31 oktober 2023 är det ännu inte möjligt att på ett tillförlitligt sätt uppskatta den potentiella skatteexponeringen av pelare 2. Arbetet med att utreda den potentiella exponeringen pågår och väntas slutföras under andra kvartalet räkenskapsåret 2023/2024.



**NOT 10 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Goodwill		IT-system		Summa immateriella tillgångar	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	748	721	632	643	1 380	1 364
Investeringar	-	-	6	-	6	-
Försäljning/utrangering	-	-	-	-11	-	-11
Valutakursdifferenser	-43	27	-	-	-43	27
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>705</b>	<b>748</b>	<b>638</b>	<b>632</b>	<b>1 343</b>	<b>1 380</b>
Ingående avskrivningar	-75	-72	-613	-583	-688	-655
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-	-	-	-30	-	-30
Valutakursdifferenser	4	-3	4	-	8	-3
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-71</b>	<b>-75</b>	<b>-609</b>	<b>-613</b>	<b>-680</b>	<b>-688</b>
Ingående nedskrivning	-	-	-	-	-	-
<b>Utgående nedskrivning</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>634</b>	<b>673</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>663</b>	<b>692</b>

SAS koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU).

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Goodwill:</b>		
SAS Scandinavian Airlines Norge	634	673
<b>Summa goodwill</b>	<b>634</b>	<b>673</b>

**PRÖVNING AV NEDSKRIVNINGSBEHOV AV IMMATERIELLA TILLGÅNGAR**

Bedömning av värdet av koncernens immateriella tillgångar har gjorts genom jämförelse med återvinningsvärdet som har baserats på koncernens kassagenererande nyttjandevärde utifrån fem års kassaflöden i koncernens affärsplan. För perioden efter planperioden ligger tillväxttakten på +1,0 % (+1,0 %).

De prognostiserade kassaflödena baseras på antaganden avseende volymutveckling, enhetsintäkt, driftsmarginaler och diskonteringsräntor, som fastställs av företagsledningen baserat på historisk erfarenhet och marknadsdata. Diskonteringsräntan har estimerats baserat på en vägd kapitalkostnad före skatt om 8,2% (8,2%) och efter skatt om 6,9% (6,9%). För att stödja den nedskrivningsprövning som gjorts av goodwill i koncernen har en övergripande analys gjorts av känsligheten i de variabler som använts i modellen. En försämring av vart och ett av de väsentliga antagandena som ingår i affärsplanerna eller en försämring av den årliga omsättningstillväxten, driftsmarginalerna bortom planperioden eller en höjning av diskonteringsräntan som var och en för sig är rimligt trolig visar att en marginal ändå finns mellan återvinningsvärde och redovisade värden. Ledningen har därför gjort bedömningen att det inte finns något behov av nedskrivning av goodwill och övriga immateriella tillgångar vid utgången av oktober 2023.

**NOT 11 MATERIELLA TILLGÅNGAR****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Flygplan <sup>1,2</sup>		Motorer & reservdelar		Summa flygplan och motorer/reservdelar	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	22 865	23 529	1 942	1 993	24 807	25 522
Investeringar	2 922	3 103	1	19	2 923	3 122
Försäljning/utrangering	-7 733	-6 893	-179	-889	-7 912	-7 782
Omklassificeringar	788	137	278	676	1 066	813
Valutakursdifferenser	268	2 989	7	143	275	3 132
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>19 110</b>	<b>22 865</b>	<b>2 049</b>	<b>1 942</b>	<b>21 159</b>	<b>24 807</b>
Ingående avskrivningar	-10 481	-10 661	-593	-444	-11 074	-11 105
Årets avskrivningar och nedskrivningar <sup>3</sup>	-982	-1 259	-55	-117	-1 037	-1 376
Försäljning/utrangering	512	1 047	73	59	585	1 106
Omklassificeringar	713	836	-98	-91	615	745
Valutakursdifferenser	-23	-444	0	0	-23	-444
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-10 261</b>	<b>-10 481</b>	<b>-673</b>	<b>-593</b>	<b>-10 934</b>	<b>-11 074</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>8 849</b>	<b>12 384</b>	<b>1 376</b>	<b>1 349</b>	<b>10 225</b>	<b>13 733</b>

	Byggnader & mark		Övriga inventarier & fordon		Pågående investeringar		Verkstadsinventarier & serviceutrustning flygplan		Summa övriga materiella anläggningstillgångar	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	1 272	1 255	370	387	3	3	435	428	2 080	2 073
Investeringar	-	5	-	-	5	5	55	10	60	20
Försäljning/utrangering	-6	-	-3	-24	-	-5	-135	-4	-144	-33
Omklassificeringar	2	-15	1	-	-2	-	-	-	1	-15
Valutakursdifferenser	9	27	6	7	-	-	1	1	16	35
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>1 277</b>	<b>1 272</b>	<b>374</b>	<b>370</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>356</b>	<b>435</b>	<b>2 013</b>	<b>2 080</b>
Ingående avskrivningar	-900	-831	-336	-332	-	-	-344	-324	-1 580	-1 487
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-52	-60	-13	-19	-	-	-20	-22	-85	-101
Försäljning/utrangering	6	-	3	21	-	-	129	3	138	24
Omklassificeringar	-	15	-	-	-	-	-	-	-	15
Valutakursdifferenser	-13	-24	-8	-6	-	-	-1	-1	-22	-31
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-959</b>	<b>-900</b>	<b>-354</b>	<b>-336</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-236</b>	<b>-344</b>	<b>-1 549</b>	<b>-1 580</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>318</b>	<b>372</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>120</b>	<b>91</b>	<b>464</b>	<b>500</b>

1) Försäkringsvärdet för flygplanen per 31 oktober 2023 uppgick till 54 288 MSEK. Här ingår försäkringsvärde för inhyrda (leaseade) flygplan med 44 543 MSEK.

2) Modifieringar av leaseade flygplan ingår i planenligt restvärde med 123 (70) MSEK.

3) I belopp avskrivningar och nedskrivningar motorer &amp; reservdelar per 31 oktober 2023 som uppgick till -55 (-117) MSEK ingår nedskrivning om 0 (64) MSEK avseende en motor. Se även not 5.

SAS redovisar flygplan i balansräkning antingen som materiella tillgångar eller nyttjanderättstillgångar. Leasingavtal som definieras i enlighet med IFRS 16 bokas i balansräkningen som en nyttjanderättstillgång (se not 13). I de fall där SAS förvärvar flygplan, för att sedan sälja och hyra tillbaka flygplanet och där det är (praktiskt taget) säkert att tillgången kommer att köpas tillbaka i slutet av perioden betraktas den relaterade skulden som uppkommer som en finansiell skuld i enlighet med IFRS 9 och tillgången som en materiell tillgång i enlighet med IAS 16.

**KONTRAKTERADE INKÖPSÅTAGANDEN**

Koncernen har förpliktelser avseende framtida förvärv av materiella tillgångar. Kontrakterade beställningar per 31 oktober 2023 finns för 18 Airbus A320neo och två Airbus A350 för leverans fram till 2025 uppgående till ett framtida inköpsåtagande, inklusive reservmaterial, om 975 MUSD. Dessutom har SAS kontrakterat en Embraer E195 som kommer att leasas.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 12 FÖRSKOTT AVSEENDE FLYGPLAN

	Förskott	
	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	4 063	2 966
Investeringar	1 023	1 911
Aktiverade räntor	169	188
Omklassificeringar	-1 807	-1 624
Valutakursdifferenser	65	622
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>3 513</b>	<b>4 063</b>

3 265 (3 762) MSEK avser förskott för Airbus och 248 (301) MSEK avser förskott för Övriga.

## NOT 13 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR

Nyttjanderättstillgångar	Flygplan	Fastigheter	Ground hand- ling utrustning	Summa	
				2022/2023	2021/2022
Ingående redovisat värde	15 672	1 884	284	17 840	16 959
Nya kontrakt	2 930	63	31	3 024	4 011
Kontraktmodifieringar samt förändring i index eller räntor i avtal	-651	283	-5	-373	108
Omklassificeringar	-	-	-	-	-
Valutaomvärdering	-	-	-5	-5	17
Avskrivningar under räkenskapsåret	-2 831	-401	-90	-3 322	-3 255
Nedskrivningar under räkenskapsåret	-	-	-	-	-
<b>Redovisat värde</b>	<b>15 120</b>	<b>1 829</b>	<b>215</b>	<b>17 164</b>	<b>17 840</b>

Nya kontrakt under året med en längre löptid än 12 månader redovisas på raden *Nya kontrakt* och består främst av åtta nya A320neo, tre E195 samt en reservmotor.  
För information om SAS räntebärande leasingsskulder se not 23 och 31.

## NOT 14 FINANSIELLA TILLGÅNGAR

	Andra värde- pappersinnehav		Andra långfristiga fordringar <sup>1</sup>		Summa finansiella tillgångar	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	79	79	1 564	1 539	1 643	1 618
Tillskott	-	-	144	200	144	200
Försäljning	-6	-	-	-	-6	-
Amortering	-	-	-311	-513	-311	-513
Omklassificeringar	-	-	0	17	-	17
Valutakursdifferenser	-	-	5	321	5	321
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>73</b>	<b>79</b>	<b>1 402</b>	<b>1 564</b>	<b>1 475</b>	<b>1 643</b>
Ingående nedskrivning	-70	-70	-	-	-70	-70
Nedskrivningar	-	-	-	-	-	-
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-70</b>	<b>-70</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-70</b>	<b>-70</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>1 402</b>	<b>1 564</b>	<b>1 405</b>	<b>1 573</b>

1) I redovisat värde ingår spärrade bankmedel 517 (652) MSEK.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 15 ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING**

Tabellen nedan visar var i de finansiella rapporterna som koncernens ersättningar efter avslutad anställning är redovisade.

	2023	2022
Pensionsmedel i balansräkningen	<b>31 okt</b>	<b>31 okt</b>
Nuvärdet av fonderade förpliktelser	-12 421	-12 090
Verkligt värde på förvaltningstillgångar <sup>1</sup>	20 628	21 552
<b>Överskott i fonderade planer</b>	<b>8 207</b>	<b>9 462</b>
Nuvärdet av ofonderade förpliktelser	-206	-210
<b>Överskott i förmånsbaserade pensionsplaner (pensionsmedel, netto)</b>	<b>8 001</b>	<b>9 252</b>

1) Innehåller svensk löneskatt om 1 586 (1 826) MSEK.

	2022-2023	2021-2022
<b>Redovisning i rörelseresultatet avseende<sup>1</sup></b>	<b>Nov-okt</b>	<b>Nov-okt</b>
Förmånsbestämda pensionsplaner	349	63
Premiebaserade pensionsplaner	-777	-674
	<b>-428</b>	<b>-611</b>
Omvärdering avseende förmånsbaserade pensionsplaner <sup>2</sup>	-1 359	1 937

1) Kostnader redovisade i rörelseresultatet inkluderar kostnader för tjänstgöring under innevarande år, kostnader för tjänstgöring under tidigare år, räntenettokostnader samt vinster och förluster vid regleringar.

2) Redovisas inom Övrigt totalresultat, netto efter skatt.

**FÖRMÅNSBASERADE PENSIONSPLANER**

De flesta pensionsordningar för personal inom Skandinavien är numera premiebaserade. Premiebaserade pensionsordningar återfinns för huvuddelen av personalen i Danmark och Norge samt i Sverige för flygande personal, yngre tjänstemän samt personal inom SAF-LO-kollektivet. Merparten av de kvarvarande förmånsbaserade pensionsordningarna är säkrade genom försäkringsbolag i respektive land. I Sverige är pensionsordningarna säkrade främst hos Alecta och SPP, i Danmark hos Danica och i Norge hos DnB. Premien för den förmånsbestämda ålderspensionen är individuell och är bland annat beroende av den försäkrades ålder, lön och tidigare intjänad pension. Förväntade avgifter nästa räkenskapsår (2023/2024) avseende förmånsbestämda pensionsplaner som är tecknade i Alecta-planen beräknas att uppgå till cirka 33 MSEK. Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i % av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Kollektiv konsolidering, i form av kollektiv konsolideringsnivå, ska normalt sett tillåtas variera mellan 125 % och 175 %. Om Alectas kollektiva konsolideringsnivå understiger 125 % eller överstiger 175 % ska åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för att konsolideringsnivån återgår till normalintervallet. Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade om den kollektiva konsolideringsnivån överstiger 175 %. Alecta tillämpar dock premierreduktioner för att undvika att ett alltför stort

överskott uppstår. Vid utgången av räkenskapsåret uppgick Alectas överskott i form av den konsoliderade kollektiva konsolideringsnivån till 178 % (189 %). Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare (så kallad multi-employer plan) och företag som omfattas av en pensionsplan som omfattar flera arbetsgivare och som klassificeras som förmånsbestämd ska redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader på samma sätt som för vilken annan förmånsbestämd plan som helst. SAS erhåller information som gör det möjligt för SAS att redovisa sin proportionella allokerade andel av Alecta-planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader i enlighet med reglerna i IAS 19 avseende förmånsbestämda pensionsplaner. SAS redovisar därmed förmånsbestämda nettotillgångar eftersom framtida ekonomiska fördelar är tillgängliga för SAS i form av premierreduktioner, täckning av framtida pensionsindexeringar samt även kontant återbetalning.

IAS 19 "Ersättningar till anställda" innebär att samtliga avvikelser i uppskattningar redovisas omedelbart i övrigt totalresultat. Vidare beräknas diskonteringsräntan på den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen eller pensionstillgången, netto och detta räntenetto redovisar SAS som en personalkostnad inom rörelseresultatet. SAS redovisar särskild löneskatt enligt reglerna i IAS 19, vilket innebär att de aktuariella antaganden som ska göras vid beräkning av förmånsbestämda pensionsordningar även ska inkludera skatter som löper på pensioner.

De kvarvarande pensionsordningarna i Sverige redovisade per 31 oktober 2023 ett överskott om ca. 6,4 mdr SEK, varför särskild löneskatt har redovisats på överskottet. Den särskilda löneskatten uppgår per 31 oktober 2023 till cirka 1,6 mdr (1,8 mdr) SEK.

	2022-2023	2021-2022
<b>Förmånsbaserade pensionsordningar</b>	<b>Nov-okt</b>	<b>Nov-okt</b>
Årets pensionsintjäning	-29	-50
Kostnader för intjäning under tidigare år och vinster/förluster från regleringar	-20	-3
Räntekostnader på pensionsförpliktelser	-517	-298
Ränteintäkter på förvaltningstillgångar	838	393
Löneskatt	77	21
<b>Årets resultatpåverkan avseende förmånsbaserade pensionsordningar</b>	<b>349</b>	<b>63</b>

Ovanstående resultatpåverkan redovisas i sin helhet som personalkostnad.

<b>Förändring av nuvärdet av förmånsbestämda pensionsförpliktelser</b>	2023	2022
	<b>31 okt</b>	<b>31 okt</b>
Ingående pensionsförpliktelser	12 300	16 815
Årets pensionsintjäning	29	50
Regleringar	-3	-8
Räntekostnader	517	298
Omklassificering	-	-
Utbetalda pensioner	-882	-818
Valutakursdifferenser	37	73
	<b>11 998</b>	<b>16 410</b>

Omvärderingar:

- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade demografiska antaganden	12	-121
- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade finansiella antaganden	-485	-4 121
- Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (-/+)	1 102	132

<b>Utgående pensionsförpliktelser 31 oktober</b>	<b>12 627</b>	<b>12 300</b>
--	---------------	---------------

<b>Förändring av förvaltningstillgångarnas verkliga värde</b>	2023	2022
	<b>31 okt</b>	<b>31 okt</b>
Ingående förvaltningstillgångar	21 552	23 408
Regleringar	-16	-6
Ränteintäkter	838	393
Inbetalda premier/avgifter	22	39
Övrig kostnad/intäkt	72	16
Omklassificering	-	-
Utbetalda pensioner	-790	-712
Valutakursdifferenser	53	76
	<b>21 731</b>	<b>23 214</b>

Omvärderingar:

- Särskild löneskatt	-316	485
- Avkastning på förvaltningstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	-787	-2 147

<b>Utgående förvaltningstillgångar 31 oktober</b>	<b>20 628</b>	<b>21 552</b>
---	---------------	---------------

	2023	2022
<b>Förändringar av pensionsmedel (netto)</b>	<b>31 okt</b>	<b>31 okt</b>
<b>Ingående pensionsmedel (netto)</b>	<b>9 252</b>	<b>6 593</b>
Årets resultatpåverkan	349	63
Omklassificering	-	-
Omvärderingar	-1 733	2 448
Inbetalda premier/avgifter	112	145
Valutakursdifferenser	21	3
<b>Utgående pensionsmedel (netto) 31 oktober</b>	<b>8 001</b>	<b>9 252</b>

Fortsättning not 15

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen och förvaltningsstillgångarnas sammansättning per land	2023 31 okt					2022 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Nuvärdet av förpliktelsen	-11 655	-179	-	-793	-12 627	-11 246	-171	-18	-865	-12 300
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	19 754	0	-	874	20 628	20 556	-	31	965	21 552
<b>Pensionsmedel, netto</b>	<b>8 099</b>	<b>-179</b>	<b>-</b>	<b>81</b>	<b>8 001</b>	<b>9 310</b>	<b>-171</b>	<b>13</b>	<b>100</b>	<b>9 252</b>

Omvärderingar – analys av belopp redovisat inom Övrigt totalresultat	2022–2023 Nov–okt	2021–2022 Nov–okt
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade demografiska antaganden	-12	121
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade finansiella antaganden	485	4 121
– Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (+/–)	-1 102	-132
– Särskild löneskatt	-316	485
– Avkastning på förvaltningstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	-787	-2 147
<b>Summa omvärderingar</b>	<b>-1 732</b>	<b>2 448</b>

Under året har diskonteringsräntan höjts för samtliga länder. Den svenska diskonteringsräntan höjdes med 0,15 procentenheter till 4,45 %. För de svenska pensionsordningarna sänktes antagandet om inflation under räkenskapsåret från 2,15 % till 2,0 %. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,485 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningstillgångarna har varit lägre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en negativ påverkan på övrigt totalresultat om 0,787 mdr SEK.

## AKTUARIELLA ANTAGANDEN

Den beräkning som enligt IAS 19 ska tillämpas vid beräkning av förmånsbestämda planer benämns Projected Unit Credit Method. Metoden kräver flera beräkningsmässiga antaganden (aktuariella parametrar) för att fastställa nuvärdet på den förmånsbestämda förpliktelsen. Aktuariella antaganden omfattar både demografiska och finansiella antaganden. Då antagandena måste vara neutrala och ömsesidigt förenliga ska de varken vara oförsiktiga eller överdrivet försiktiga. De ska återspegla det ekonomiska sambandet mellan faktorer såsom inflation, löneökningstakt, avkastning på förvaltningstillgångar och diskonteringsränta. Detta innebär att de ska vara realistiska utifrån kända ekonomiska samband och avspeglar SAS bästa bedömning av de faktorer som avgör den slutliga kostnaden för att lämna ersättningar efter avslutad anställning, d v s pensionskostnaden.

Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjäning och avkastning på fonderade medel används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling. Detta innebär att parametrarna utgår från marknadens förväntningar vid rapportperiodens slut beträffande den tidsperiod under vilken förpliktelsen ska regleras.

Diskonteringsräntan har fastställts baserat på marknadsmässig avkastning på förstklassiga företagsobligationer (företrädesvis bostadsobligationer med minimum AA-rating) och löptiden återspeglar den uppskattade tidsfördelningen och storleken av pensionsutbetalningarna (durationen) samt den valuta som dessa ska betalas i.

Övriga antaganden baseras på förväntad utveckling under förpliktelsens löptid. Bedömningen avseende framtida lönejusteringar motsvarar inflationsantagandet i respektive land och förväntad livslängd är fastställd till DUS23 (DUS21) för Sverige samt till K2013 (K2013) för Norge.

De viktigaste aktuariella antagandena	2023 31 okt					2022 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Diskonteringsränta	4,45 %	4,70 %	3,70 %	5,75 %	4,54 %	4,30 %	4,25 %	1,60 %	5,0 %	4,34 %
Inflation	2,0 %	0-1,75 %	1,75 %	3,50 % <sup>1)</sup>	2,0 %	2,15 %	0-1,75 %	1,75 %	3,70 % <sup>1)</sup>	2,15 %
Löneökningar	2,0 %	0 %	0 %	0 %	2,0 %	2,0 %	-	1,75 %	-	2,0 %
Pensionsökningar	2,0 %	0-1,75 %	1,75 %	3,30 %	2,08 %	2,15 %	0-1,75 %	1,75 %	3,60 %	2,25 %

1) Avser enbart planerna i UK.

Den genomsnittliga durationen i de förmånsbaserade pensionsordningarna var följande:	Sverige	Norge	Danmark	Övriga
År 2022/2023	10,49	5,9	-	13
År 2021/2022	11,0	9,2	1,7	14,0

Fortsättning not 15

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	2023		2022	
	31 okt		31 okt	
<b>Förvaltningstillgångarna består av följande<sup>1</sup>:</b>	<b>Summa</b>	<b>%</b>	<b>Summa</b>	<b>%</b>
<b>Alecta (Sverige):</b>				
Aktier, varav 38 % (37 %) är placerade i svenska aktier	3 064	32	3 322	34
Räntebärande värdepapper	4 441	47	4 397	45
Fastigheter	1 983	21	2 052	21
	<b>9 488</b>	<b>100</b>	<b>9 771</b>	<b>100</b>
<b>SPP (Sverige):</b>				
Aktier, varav 20 % (25 %) är placerade i svenska aktier	1 475	17	2 151	24
Räntebärande värdepapper	4 600	53	5 467	61
Fastigheter	1 128	13	1 165	13
Övrigt	1 475	17	179	2
	<b>8 678</b>	<b>100</b>	<b>8 962</b>	<b>100</b>
<b>Danica (Danmark):</b>				
Aktier	-	-	6	20
Räntebärande värdepapper	-	-	22	70
Fastigheter	-	-	3	10
	-	-	<b>31</b>	<b>100</b>
<b>Övriga länder:</b>				
Aktier	-	-	-	-
Räntebärande värdepapper	735	84	829	86
Övrigt	139	16	135	14
	<b>874</b>	<b>100</b>	<b>964</b>	<b>100</b>

1) Förvaltningstillgångar i de svenska pensionsordningarna exkluderar särskild löneskatt som inte ingår i de förvaltningstillgångar som Alecta respektive SPP förvaltar. Endast en obetydlig andel av förvaltningstillgångarna är placerade i SAS-aktier.

<b>Medlemsstatistik, per 31 oktober 2023</b>	<b>Aktiva</b>	<b>Förtids-pensionärer</b>	<b>Fribrevs-havare</b>	<b>Ålders-pensionärer</b>
Alecta-planen	1 194	116	3 040	4 168
SPP	17	-	274	1 152
Övriga planer i Sverige (ofonderade)	-	-	-	17
DnB	-	-	-	691
Danica	-	-	-	-
Övriga	-	-	334	339
<b>Summa</b>	<b>1 211</b>	<b>116</b>	<b>3 648</b>	<b>6 367</b>

**Inverkan/känslighet i den förmånsbaserade pensions-förpliktelsen för ändringar i väsentliga antaganden,**

<b>MSEK:</b>	<b>Sverige</b>	<b>Norge</b>	<b>Danmark</b>	<b>Övriga</b>	<b>Summa</b>
Diskonteringsränta, -1 %	1 389	11	0	102	1 502
Inflation, +1 % <sup>1</sup>	1 438	0	0	19	1 457
Lön, +1 %	29	0	0	0	29

Ovanstående känslighetsanalys baseras på en förändring i ett antagande medan alla andra antaganden hålls konstanta.

1) Överensstämmer med känsligheten avseende pensionsökningar.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 16 VARULAGER OCH FÖRRÅD**

	2023 31 okt	2022 31 okt
Förråd, flygmateriel	341	220
Förråd, övrigt	58	76
Varulager	44	23
<b>Summa</b>	<b>443</b>	<b>319</b>
Värderat till anskaffningskostnad	385	203
Värderat till nettoförsäljningsvärde	58	116
<b>Summa</b>	<b>443</b>	<b>319</b>

**NOT 17 KUNDFORDRINGAR**

Nedskrivning av kundfordringar och återvunna kundfordringar, netto, samt nedskrivning av övriga kortfristiga fordringar har påverkat resultatet med 64 (10) MSEK.

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Åldersanalys kundfordringar</b>		
Ej förfallna kundfordringar	1 005	932
Förfallna < 31 dagar	208	221
Förfallna 31–90 dagar	42	114
Förfallna 91–180 dagar	6	16
Förfallna >180 dagar	-6	16
<b>Summa</b>	<b>1 255</b>	<b>1 299</b>

	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Avsättning för förväntade kreditförluster på kundfordringar</b>		
Ingående avsättning	46	50
Reservering för befarade förluster	64	2
Återförda reserveringar	-	-6
<b>Utgående avsättning</b>	<b>110</b>	<b>46</b>

**NOT 18 ÖVRIGA FORDRINGAR**

	2023 31 okt	2022 31 okt
Derivat	67	59
Övriga fordringar	3 714	2 767
<b>Summa</b>	<b>3 781</b>	<b>2 826</b>

**NOT 19 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER**

	2023 31 okt	2022 31 okt
Förutbetalda kostnader	474	304
Upplupna intäkter	423	452
<b>Summa</b>	<b>897</b>	<b>756</b>

Upplupna intäkter bedöms vara kontraktstillgångar. Se ytterligare information i not 24.

**NOT 20 LIKVIDA MEDEL**

	2023 31 okt	2022 31 okt
Kassa och bank	5 891	8 381
Depositioner	174	172
Skatteavdragskonto i Norge	95	101
<b>Summa</b>	<b>6 160</b>	<b>8 654</b>

Redovisat värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde.

Samtliga placeringar har en löptid om högst tre månader.

**Upplysning om betalda räntor**

Under året erhållen ränta uppgick till 988 (204) MSEK varav 861 (180) MSEK avser terminspremier för valutaderivat. Under året betald ränta uppgick till 1 506 (1 103) MSEK varav 789 (168) MSEK avser terminspremier för valutaderivat.

**NOT 21 EGET KAPITAL****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

**> Koncernens noter**

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**AKTIEKAPITAL**

I SAS AB kan tre slags aktier ges ut: stamaktier, förlagsaktier och aktier av serie C.

Per 31 oktober 2023 fanns 7 266 039 292 stamaktier utfärdade med kvotvärde om cirka 1,19 SEK, vilket utgör ett registrerat aktiekapital om 8 649 529 469 SEK.

Det finns inte några utfärdade eller utestående förlagsaktier eller aktier av serie C. Stamaktier och förlagsaktier berättigar vardera till en röst. Aktier av serie C berättigar vardera till en tiondels röst.

Stamaktier och förlagsaktier kan högst utges till ett antal som svarar mot 100 % av aktiekapitalet i bolaget. Aktier av serie C kan högst utges till ett antal som svarar mot 5 % av aktiekapitalet. Stamaktierna ger aktieinnehavaren de rättigheter som anges i aktiebolagslagen och bolagsordningen. Förlagsaktierna ger aktieinnehavarna rätt att delta i och rösta på bolagets stämmor. Förlagsaktier ger inte aktieinnehavarna rätt till utdelning eller att delta i fondemission. Skulle förlagsaktier inlösas eller bolaget upplösas och bolagets tillgångar utskiftas erhåller innehavare av förlagsaktier lika del i bolagets tillgångar som stamaktier, dock inte med högre belopp än vad som motsvarar förlagsaktiers kvotvärde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet eller utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Aktier av serie C berättigar inte till vinstutdelning. Upplöses bolaget, skall aktie av serie C berättiga till lika del i bolagets tillgångar som bolagets stamaktier, dock inte med högre belopp än vad som motsvarar aktiens kvotvärde. Bolagets styrelse äger besluta om minskning av aktiekapital genom inlösen av samtliga aktier av serie C. Vid beslut om inlösen skall innehavare av aktier av serie C vara skyldig att låta lösa in sina samtliga aktier av serie C för ett belopp som motsvarar kvotvärdet. Utbetalning av inlösenbeloppet skall ske snarast. Aktie av serie C, som innehas av bolaget självt skall, på begäran av styrelsen, kunna omvandlas till stamaktie. Omvandlingen skall därefter utan dröjsmål anmälas för registrering hos Bolagsverket och är verkställd när den registreras i aktiebolagsregistret samt antecknats i avstämningsregistret.

För att säkra att bolagets ägandeförhållanden uppfyller de krav som ställs i bilaterala luftfartsavtal eller i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EES, har styrelsen enligt bolagsordningen rätt att besluta om obligatorisk inlösen av aktier som innehas av utomskandinaviska aktieägare utan återbetalning till berörda aktieägare. Om sådan inlösen inte är möjlig eller enligt styrelsens bedömning inte är tillräcklig, kan förlagsaktier, efter godkännande på bolagsstämma genom beslut som biträts av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna, ges ut med stöd av utgivna teckningsoptioner till skandinaviska aktieägare för att späda ut utomskandinaviska aktieägares aktieinnehav till den nivå som krävs enligt ovan nämnda regler.

**ÖVRIGT TILLSKJUTET KAPITAL**

Innefattar eget kapital som är tillskjutet ifrån ägarna. Här ingår överkurser som betalats i samband med emissioner.

**RESERVER**

Omräkningsreserv	2023	2022
Ingående omräkningsreserv	20	-192
Årets omräkningsdifferenser	52	212
<b>Utgående omräkningsreserv 31 oktober</b>	<b>72</b>	<b>20</b>
<b>Säkringsreserv</b>		
Ingående säkringsreserv	-244	511
Kassaflödessäkringar:		
– Redovisade direkt i övrigt totalresultat	145	-254
– Förändring i resultaträkningen	25	-706
– Skatt hänförlig till årets förändring av säkringsreserv	-35	205
<b>Utgående säkringsreserv 31 oktober</b>	<b>-109</b>	<b>-244</b>
<b>Summa reserver</b>		
Ingående reserver	-224	319
Årets förändring av reserver:		
– Omräkningsreserv	53	212
– Säkringsreserv	135	-755
<b>Utgående reserver 31 oktober</b>	<b>-36</b>	<b>-224</b>

**Omräkningsreserv**

Omräkningsreserven omfattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än svenska kronor.

**Säkringsreserv**

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassaflödesinstrument hänförligt till säkringstransaktioner som ännu inte inträffat.

**HYBRIDOBIGATIONER**

I samband med rekapitaliseringen i oktober 2020 emitterades hybridobligationer till den danska och svenska staten till ett sammanlagt belopp om 6 000 MSEK. Ett obligationslån på 2 250 MSEK konverterades samtidigt till en hybridobligation om 1 615 MSEK och resterande belopp konverterades till aktier. Hybridobligationerna som emitterades till den danska och svenska staten (2 500 MSEK vardera) och till den danska staten (1 000 MSEK), löper med rörlig kupongränta om STIBOR 6 månader plus en marginal om 5,9 % respektive 6,9 %. Nuvarande marginal gäller från 26 oktober 2023 till och med 26 oktober 2025. Marginalen ökar sedan med tvåårsintervall fram till det åttonde året. Därefter sker ingen ökning av marginalen. Statshybridobligationerna är efterställda och endast prioriterade framför aktiekapitalet.

Hybridobligationen om 1 615 MSEK löper med rörlig kupongränta om STIBOR 6 månader plus en marginal om 5,9 %. Nuvarande marginal gäller från 23 oktober 2023 till och med 23 oktober 2025. Marginalen ökar sedan med tvåårsintervall fram till det elfte året. Därefter sker ingen ökning av marginalen. Samtliga hybridobligationer har evig löptid och SAS styr betalning av ränta och kapitalbelopp i instrumenten. I enlighet med villkoren för respektive hybridobligation har under räkenskapsåret 2021/2022 och räkenskapsåret 2022/2023, räntebetalningar om 366 MSEK samt 599 MSEK skjutits upp.

**MSEK**

Hybridobligationer stater	6 000
Hybridobligation	1 615
<b>Total</b>	<b>7 615</b>

**BALANSERADE VINSTMEDEL**

Innefattar årets resultat samt intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess koncernföretag. I balanserade vinstmedel ingår också omvärderingar relaterade till ersättningar efter avslutad anställning.

**UTDELNINGSPOLICY**

SAS AB har ett noterat aktieslag per 31 oktober 2023. SAS övergripande mål är att skapa värden för aktieägarna. Utdelning förutsätter att bolagsstämman beslutar därom, samt att SAS AB har utdelningsbara medel. Utdelning kan först ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital (ROIC) överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden. Hänsyn ska även tas till koncernens finansiella ställning, resultat och förväntade utveckling, investeringsbehov samt relevanta konjunkturförhållanden. Utdelningsbeloppet ska bland annat ta i beaktande restriktioner i koncernens rätt att betala ut utdelningar till aktieägarna<sup>1)</sup>. Utdelningspolicyen strävar efter en långsiktigt hållbar utdelning.

<sup>1)</sup> SAS har tagit emot olika former av statligt stöd i anledning av Covid-19 pandemin med villkor att SAS inte delar ut medel till sina aktieägare. Även Europeiska kommissionens godkännande av det stöd som omfattas av SAS rekapitaliseringsplan är bland annat förenat med ett sådant förbud mot att betala ut utdelningar till aktieägarna, vilket upphör att gälla då de instrument staterna tecknat inom ramen för SAS rekapitaliseringsplan till fullo har lösts in eller sålts.



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 22 RÄNTEBÄRANDE SKULDER**

Förfalloprofil för räntebärande skulder

	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>	2023 31 okt	2022 31 okt
Förlagslån	0	0	0	0	0	1 569	1 569	1 397
Obligationslån	-	-	-	-	-	-	-	-
Övriga lån	9 974	728	2 017	3 969	677	2 131	19 496	22 609
<b>Summa</b>	<b>9 974</b>	<b>728</b>	<b>2 017</b>	<b>3 969</b>	<b>677</b>	<b>3 700</b>	<b>21 065</b>	<b>24 006</b>
Avgår amorteringar 2023/2024 resp. 2022/2023							-9 974	-7 379
<b>Summa</b>							<b>11 091</b>	<b>16 627</b>

**FÖRLAGSLÅN**

Under verksamhetsåret 1985/1986 emitterades ett förlagslån på 200 MCHF. Lånet löper utan fastställd förfallodag. Räntesatsen fastställs för perioder om tio år och uppgår från och med januari 2016 till 0,625 %. SAS har exklusiv rätt att säga upp lånet vart femte år. Vid uppsägning i samband med ränteomsättning har SAS rätt att återbetala lånet till 100 % av nominellt värde. Sker uppsägning fem år efter ränteomsättning ska lånet återbetalas till 102,5 % av nominellt värde.

SAS har tidigare år återköpt obligationer för 73 MCHF varefter lånet uppgår till nominellt 127 (127) MCHF, motvärde 1 569 (1 397) MSEK.

Lånet är noterat på Basel Stock Exchange, Geneva Stock Exchange och Swiss Exchange. På balansdagen uppgick det totala marknadsvärdet (inklusive kreditrisk) till 6 (15) MCHF, motvärde 74 (159) MSEK. Verkligt värde har fastställts i sin helhet av officiella prisnoteringar.

**OBLIGATIONSÅN**

I maj 2001 etablerades ett program för europeiska medellånga lån på 1 000 MEUR. EMTN-programmet gör det möjligt för koncernen att emittera obligationer med fast eller rörlig ränta i valfri valuta. På balansdagen uppgick SAS koncernens emitterade obligationer till 0 (0) MSEK.

**ÖVRIGA LÅN**

Under verksamhetsåret 2021/2022 ingick SAS ett avtal om s.k. "debtor-in-possession"-finansiering ("DIP-lån") om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management, med syfte att ge SAS en stark finansiell ställning för den löpande verksamheten genom den pågående chapter 11-processen i USA. Den första delen på 350 miljoner USD utnyttjades i september 2022 och det motsvarar även det belopp som är utestående per 31 oktober 2023. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process och är strukturerad som ett amorteringsfritt, seniort säkerställt lån med superförmånsrätt. Under året offentliggjorde SAS en överenskommelse med Castlelake avseende ett nytt DIP-lån om 500 miljoner USD, i syfte att bland annat refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån från Apollo, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden. Efter årets utgång ingick SAS och Castlelake följaktligen ett DIP låneavtal, som slutligt godkändes av den amerikanska domstolen den 21 november 2023, samt återbetalade det ursprungliga DIP-lån som tillhandahållits av Apollo. Lånet från Castlelake har en initial löptid på nio månader från och med november 2023 men kan förlängas stegvis upp till 6 månader.

SAS nådde även under året en viktig milstolpe i chapter 11-processen. I oktober offentliggjorde SAS att investerarna Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med danska staten, utsetts som det vinnande budkonsortiet i SAS anskaffningsprocess för exitfinansiering. Efter årets utgång, i november 2023, offentliggjorde SAS att bolaget ingått ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet. Investeringsavtalet, som även det godkändes av den amerikanska domstolen den 21 november 2023, innebär en investering i det rekonstruerade SAS om sammanlagt 1 200 miljoner USD, bestående av 475 miljoner USD i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD i säkerställda konvertibla skuldebrev. Den överenskomna exittransaktionen är fortsatt villkorad av godkännande i samband med fastställandet av chapter 11-planen.

	2023 31 okt		2022 31 okt	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Flygplansfinansierande skulder	7 480	7 179	11 915	12 054
Statligt garanterade lån	5 045	5 173	4 683	4 925
Övriga långfristiga lån	824	799	686	886
DIP-finansiering	4 813	4 833	3 847	3 728
Övriga kortfristiga lån	1 127	1 131	1 024	1 024
Upplupna räntor	172	172	353	353
Derivat	34	34	101	101
<b>Summa före amortering</b>	<b>19 495</b>	<b>19 321</b>	<b>22 609</b>	<b>23 071</b>
Avgår amortering 2022/2023 resp. 2021/2022	-9 974	-10 128	-7 379	-7 406
<b>Summa övriga lån</b>	<b>9 521</b>	<b>9 193</b>	<b>15 230</b>	<b>15 665</b>

	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>	Summa
<b>Förfalloprofil för övriga lån</b>							
Flygplansfinansierande skulder	2 004	367	1 766	619	593	2 131	7 480
Statligt garanterade lån	1 819	-2	-2	3 230	0	0	5 045
Övriga långfristiga lån	5	362	253	120	84	0	824
DIP-finansiering	4 813	-	-	-	-	-	4 813
Övriga kortfristiga skulder	1 333	-	-	-	-	-	1 333
<b>Summa</b>	<b>9 974</b>	<b>727</b>	<b>2 017</b>	<b>3 969</b>	<b>677</b>	<b>2 131</b>	<b>19 495</b>

Övriga lån redovisas till upplupet anskaffningsvärde.

Flygplansfinansierande skulder samt DIP finansieringen är denominerad i USD om 12 293 MSEK, övriga lån är främst denominerade i NOK, EUR och DKK. I flygplansfinansierande skulder ingår vissa skulder kopplade till tillgångar med äganderättsförbehåll. Den genomsnittliga räntesatsen uppgick på balansdagen till 4,6 % för flygplansfinansierande skulder och 5,1 % för övriga lån. Räntesatsen för DIP finansieringen uppgick till 14,5 %, exklusive periodiserade transaktionskostnader om ca. 6 %.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 23 RÄNTEBÄRANDE LEASINGSKULDER**

	2023		2022	
	31 okt		31 okt	
Långfristiga leasingsskulder		17 034		17 686
Kortfristiga leasingsskulder		4 393		3 827
<b>Summa</b>		<b>21 427</b>		<b>21 513</b>

	2023/	2024/	2025/	2026/	2027/	2023	2022
	2024	2025	2026	2027	2028>	31 okt	31 okt
<b>Leasingsskulder</b>							
Flygplan	4 731	3 613	3 156	2 989	7 792	22 281	22 402
Fastigheter	423	415	359	275	728	2 200	2 278
Ground handling utrustning	76	57	42	29	35	239	309
<b>Summa</b>	<b>5 230</b>	<b>4 085</b>	<b>3 557</b>	<b>3 293</b>	<b>8 555</b>	<b>24 720</b>	<b>24 989</b>
Diskonteringsseffekt	-837	-688	-550	-420	-798	-3 293	-3 476
<b>Summa</b>	<b>4 393</b>	<b>3 397</b>	<b>3 007</b>	<b>2 873</b>	<b>7 757</b>	<b>21 427</b>	<b>21 513</b>

Koncernen hyr flygplan, fastigheter samt ground handling utrustning för vilka nuvärdet av hyresförpliktelse i kontrakten har bokats upp som en räntebärande skuld. Löptiden för kontrakten ovan sträcker sig mellan 1 till 12 år och innehåller olika villkor såsom koppling till olika index men också räntor. Leasingsskulderna är denominerade i följande valutor, USD (19 307 MSEK), SEK (872 MSEK), NOK (835 MSEK), DKK (407 MSEK) samt övriga valutor (6 MSEK). För mer information om tillgångarna koncernen hyr (nyttjanderättstillgångar), se not 13.

Årets amortering av leasingsskulder uppgår till 2 796 (2 820) MSEK och årets räntekostnad på leasingsskulder uppgår till 894 (774) MSEK. Omvärdering av valuta i leasingsskulden har påverkat resultatet under året med -154 (-2 906) MSEK. Under året har koncernen haft hyreskostnader kopplat till korttidsavtal, variabla avgifter samt hyreskostnader av tillgångar med lågt värde om 335 (177) MSEK.

**NOT 24 KONTRAKTSTILLGÅNGAR OCH KONTRAKTSSKULDER**

Koncernen har identifierat kontraktstillgångar som redovisas som upplupna intäkter, se not 19. De identifierade kontraktstillgångarna avser huvudsakligen fraktintäkter och sålda EuroBonus-poäng som ännu inte har fakturerats till kund.

Koncernen har identifierat följande kontraktsskulder:

	2023		2022	
	31 okt		31 okt	
Trafikavräkningssskuld		6 676		5 426
Lojalitetsprogram		1 529		1 564

Trafikavräkningssskulden och lojalitetsprogrammet räknas som kontraktsskulder då betalningen från kunder sker innan prestationsåtagandet uppfylls av koncernen. Information om prestationsåtagandets uppfyllande återfinns i not 1 under rubrikerna "Passagerarintäkter" samt "EuroBonus".

Trafikavräkningssskulden uppgår per 31 oktober till 6 676 (5 426) MSEK. Framtida, ännu ej uppfyllda, prestationsåtaganden bedöms i all väsentlighet uppfyllas inom 12 månader från 31 oktober 2023. Under året har 3 531 (3 241) MSEK av årets ingående skuld intäktsförts.

Skulden för lojalitetsprogrammet, EuroBonus, uppgår per 31 oktober till 1 529 (1 564) MSEK. Intjänade EuroBonus-poäng har en giltighet på fem år. Då det föreligger en osäkerhet i när EuroBonus-poängen utnyttjas redovisas skulden till sin helhet som långfristig. Koncernens bedömning är att cirka en fjärdedel av EuroBonus-poängen kommer att utnyttjas och intäktsföras inom 12 månader från 31 oktober 2023 och resterande del i avtagande takt under de kommande åren. Under året har 841 (584) MSEK av årets ingående skuld intäktsförts.

**NOT 25 FINANSIELL RISKHANTERING OCH FINANSIELLA DERIVAT**

SAS koncernen är exponerad för olika typer av finansiella risker. All riskhantering sker centralt och i enlighet med av styrelsen fastställda policyer. SAS koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa bränsle-, valuta- och räntexponeringen.

**BRÄNSLEPRISRISK**

SAS koncernen är exponerad mot förändringar i priset på flygbränsle. Exponeringen hanteras genom att löpande säkra 40–80 % av den prognostiserade bränsleförbrukningen för kommande tolv månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS tillfälligt justerat finanspolicyen gällande hedgegrad av flygbränsle. Undantaget gäller 2023/2024 och medger en hedge mellan 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. De finansiella derivat som används för säkring av flygbränsle är huvudsakligen optioner och swappar. Den 31 oktober 2023 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar 0 % av koncernens beräknade bränslebehov för november 2023–oktober 2024. Under november 2022–oktober 2023 stod kostnader i samband med flygbränsle för 24 % av koncernens rörelsekostnader (inklusive leasing och avskrivningar), jämfört med 24% under november 2021–oktober 2022.

**VALUTARISK**

SAS koncernen är valutaexponerad för både transaktionsrisk och translationsrisk.

*Transaktionsrisk* uppkommer när flöden i utländsk valuta exponeras för valutakursförändringar. För att hantera den transaktionsrisk som SAS koncernen exponeras för, säkras prognostiserade kommersiella valutaflöden med hjälp av valutaderivat. Säkringsnivån ska enligt finanspolicyen uppgå till 40–80 % av en 12 månaders rullande likviditetsprognos. Framtida kontrakterade flygplansköp i USD kan valutasäkras med upp till 80 % av kontrakterade belopp. Vidare kan framtida flygplansförsäljningar säkras med valutaderivat och lån i USD upp till 80 % av flottans bokförda värde. Den 31 oktober 2023 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar cirka 41 % av koncernens beräknade operationella valutaexponering för november 2023–oktober 2024.

*Translationsrisk* uppkommer vid omräkning av balansposter i utländska valutor till följd av valutakursförändringar. För att begränsa translationsrisken anger policyen att den finansiella nettoskulden huvudsakligen ska hållas i respektive dotterföretags redovisningsvaluta. I och med införandet av IFRS16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell leasingsskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingsskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av leasingsskulder i USD till SEK är betydande. För att hantera viss del av denna risk säkras prognostiserade framtida intäkter i USD med externa leasingsskulder som säkringsinstrument.

Fortsättning not 25

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

> **Koncernens noter**

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**RÄNTERISK**

SAS koncernen exponeras för ränterisk när marknadsvärdet på den finansiella nettoskulden (räntebärande tillgångar och skulder) påverkas vid rörelser i avkastningskurvan (marknadsräntor vid olika löptider). Koncernens upplåning inkluderar lån till både fast och rörlig ränta. För att hantera ränterisken används räntederivat i syfte att förändra den underliggande finansiella bruttoskuldens räntebindningstid. Enligt gällande policy är målsättningen att den genomsnittliga räntebindningen på den finansiella bruttoskulden ska motsvara 3 år, med ett tillåtet intervall mellan 1-5 år. Därutöver ska den finansiella bruttoskuldens utveckling för nästkommande tolv månader samt kontrakterade framtida flygplansköp beaktas. Per 31 oktober 2023 var den genomsnittliga räntebindningstiden inklusive hybridobligationer 1,3 (2,1) år.

**KÄNSLIGHETSANALYS, OMVÄRDERINGSEFFEKT PER BALANSDAGEN**

Känslighetsanalysen avseende bränslepris visar den omedelbara omvärderingseffekten vid ett 10-procentigt parallellskifte av priskurvan för bränslederivat.

Känslighetsanalysen avseende valuta visar den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för kassaflödessäkringar, kundfordringar och leverantörsskulder vid en 10-procentig förstärkning eller försvagning av den svenska kronan gentemot samtliga valutor som SAS koncernen är exponerad för. Utöver omvärderingseffekten påverkas SAS koncernens finansnetto positivt med ca 193 MSEK vid en försvagning av USD mot SEK med 1 % baserat på leasingskulder om ca 1 736 MUSD. En förstärkning av USD mot SEK med 1% får motsvarande negativ effekt på finansnettot.

Känslighetsanalysen avseende marknadsräntor visar den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för räntederivat, och kortfristiga placeringar vid 1 procentenhets parallellförskjutning av avkastningskurvan. Utöver omvärderingseffekten påverkas SAS koncernens räntenetto under perioden november 2022–oktober 2023 med cirka 69 (73) MSEK om korta marknadsräntor stiger med 1 procentenhet. Om korta marknadsräntor däremot faller med 1 procentenhet ger det motsvarande negativ effekt på räntenettet med -69 (-73) MSEK.

**KÄNSLIGHETSANALYS, OMVÄRDERINGSEFFEKT PER BALANSDAGEN**

Marknadsrisk	Förändring	Valuta	2023		2022		
			31 okt	Resultatpåverkan	31 okt	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
Bränslepris	+/- 10 %		-/-		-/-		-/-
Valutarisk SEK	+/- 10 %	CHF	1/-1		1/-1	12/-12	14/-14
Valutarisk SEK	+/- 10 %	DKK	16/-16		10/-10	49/-49	33/-33
Valutarisk SEK	+/- 10 %	EUR	20/-20		24/-24	21/-21	29/-29
Valutarisk SEK	+/- 10 %	GBP	8/-8		3/-3	29/-29	33/-33
Valutarisk SEK	+/- 10 %	NOK	19/-19		14/-14	284/-284	268/-268
Valutarisk SEK	+/- 10 %	USD	27/-27		-4/4	-214/214	-170/170
Valutarisk SEK	+/- 10 %	OTHER	2/-2		-7/7	-/-	-/-
Marknadsräntor	+/- 1 %		-/-		-/-	-/-	-/-

**FINANSIELLA DERIVAT**

För att hantera valutaexponeringen används olika typer av valutaderivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutaoptioner. Vidare hanteras ränteriskexponering med olika typer av räntederivat såsom FRA (forward rate agreement), futures, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Koncernen innehar räntederivat som är exponerade mot LIBOR. Dessa kommer inte att påverkas av den pågående "LIBOR reformen" då dessa ränteswapavtal kommer att förfalla innan reformen hinner träda ikraft. Per 31 oktober 2023 uppgick det verkliga värdet på SAS koncernens utestående derivatinstrument till totalt 33 (-42) MSEK, fördelat enligt nedanstående tabell.

	2023				2022	
	31 okt				31 okt	
	Verkligt värde					
	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto	Utestående volym	Verkligt värde, netto
Valutaderivat	31 510	67	-34	33	40 435	-42
Räntederivat	0	0	0	0	0	-
Bränslederivat	0	0	0	0	0	-
<b>Summa</b>	<b>31 510</b>	<b>67</b>	<b>-34</b>	<b>33</b>	<b>40 435</b>	<b>-42</b>

På balansdagen överensstämmer verkligt värde med redovisat värde.

Verkligt värde är det belopp som erhålls/erläggs vid avyttring på balansdagen av utestående finansiella instrument. Ej säkringsredovisade derivat kategorieras som finansiella instrument till verkligt värde via resultatet. Med utestående volym menas derivatkontraktens nominella belopp uttryckt i absoluta tal.

Det totala bokförda värdet för koncernens finansiella derivatinstrument presenteras i följande balansposter i tabellen nedan.

Fortsättning not 25

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**KVITTNING AV FINANSIELLA DERIVATINSTRUMENT**

För att begränsa kreditrisker i fordringar från banker relaterade till derivatinstrument har SAS ingått nettningsavtal, under ISDA-avtal, med samtliga av sina motparter.

Upplysningarna i tabellen nedan inkluderar finansiella tillgångar och skulder som är föremål för rättsligt bindande ramavtal om nettnings eller liknande som täcker finansiella instrument.

	2023 31 okt	2022 31 okt
Övriga fordringar	67	59
<b>Summa derivattillgångar</b>	<b>67</b>	<b>59</b>
Kortfristiga skulder	-34	-101
<b>Summa derivatskulder</b>	<b>-34</b>	<b>-101</b>
<i>Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut</i>	<b>33</b>	<b>-42</b>
Allokering av derivat enligt följande:		
Kassaflödessäkringar	40	-13
Derivat som inte betecknas som säkringar ur redovisningssynpunkt	-7	-29
<b>Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut</b>	<b>33</b>	<b>-42</b>

	2023 31 okt			2022 31 okt		
	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa
Bruttobelopp	67	-34	33	59	-101	-42
Belopp som har kvittats	0	0	0	-	-	-
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>67</b>	<b>-34</b>	<b>33</b>	<b>59</b>	<b>-101</b>	<b>-42</b>
Belopp som omfattas av avtal om nettnings	-34	34	0	-59	60	1
<b>Nettobelopp efter avtal om nettnings</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>-41</b>	<b>-41</b>

**SÄKRINGSREDOVISADE DERIVAT, KASSAFLÖDESSÄKRING****Flygplanssäkringar**

Säkringar av framtida kontrakterade flygplansköp/försäljningar utgör säkringstransaktioner utifrån att det är betalningsflödet i utländsk valuta vid ett framtida köp/försäljning som säkras enligt kassaflödesmetoden. De lån och de valutaterminkontrakt som ingår i säkringsförhållanden valutaomräknas till aktuell balansdagskurs och den förändring som beräknats effektiv, bokförs i övrigt totalresultat. Per 31 oktober 2023 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på kassaflödessäkrade lån och derivat avseende framtida flygplansköp och flygplansförsäljningar i säkringsreserven inom eget kapital med 369 (433) MSEK efter skatt.

**Kommersiella flöden**

För att hantera transaktionsrisken gällande kommersiella prognostiserade flöden används valutaderivat. Dessa valuta-derivat utgör säkringstransaktioner enligt kassaflödesmetoden och är villkorsmässigt matchade mot underliggande likviditetsprognos. Under förutsättning att effektiviteten hos säkringarna kan påvisas, redovisas den ackumulerade förändringen i marknadsvärdet för varje säkringstransaktion i eget kapital tills den återförs till resultaträkningen som en kostnad/intäkt. Per 31 oktober 2023 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade valutaderivat i säkringsreserven inom eget kapital med 213 (150) MSEK efter skatt.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med externa leasingsskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/ SEK för den utvalda delen av leasingsskulderna denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. Per 31 oktober 2023 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade derivat i säkringsreserven inom eget kapital med -299 (-368) MSEK efter skatt.

**Räntederivat**

När SAS koncernen lånar till rörlig ränta och ändrar ränteeponeringen genom att ingå ränteswapavtal, i vilket det avtalas att rörlig ränta erhålles och fast ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en kassaflödessäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av säkringsinstrumentets värdeförändring i övrigt totalresultat. De räntederivat som utgör säkringstransaktioner är villkorsmässigt matchade mot enskilda lån. Per balansdagen 31 oktober 2023 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade räntederivat i säkringsreserven inom eget kapital med -399 (-465) MSEK efter skatt.

**Bränslederivat**

För att hantera prisrisken gällande flygbränsle används bränslederivat. Dessa derivat utgör säkringstransaktioner enligt kassaflödesmetoden och är villkorsmässigt matchade mot underliggande prognostiserade bränslebehov. Per 31 oktober 2023 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade bränslederivat i säkringsreserven inom eget kapital med 0 (0) MSEK efter skatt.

Totalt redovisas -116 (-250) MSEK efter skatt i säkringsreserven inom eget kapital per 31 oktober 2023 och beräknas påverka resultaträkningen under följande år, enligt nedanstående tabell:

	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>	Summa
Flygplan	92	94	94	69	30	91	470
Kommersiella flöden, intäkter	-147	-128	-59	-46	-	-	-380
Kommersiella flöden, övrigt	270	-	-	-	-	-	270
Räntederivat	-84	-84	-81	-79	-74	-106	-508
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-28	26	10	12	9	3	32
<b>Effekt på eget kapital</b>	<b>103</b>	<b>-92</b>	<b>-36</b>	<b>-44</b>	<b>-35</b>	<b>-12</b>	<b>-116</b>

**EJ SÄKRINGSREDOVISADE DERIVAT**

Övriga derivat säkringsredovisas ej utan omvärderas löpande och redovisas till verkligt värde över resultaträkningen. Räntederivat som inte kan kopplas till specifik upplåning är inte heller föremål för säkringsredovisning och omvärderas löpande till verkligt värde över resultaträkningen.

Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## KREDITRISK

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot de finansiella motparterna. Med kreditrisk eller motpartsrisik avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Finanspolicyen föreskriver att transaktioner endast får ingås med motpartar med hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's alternativt A-/A-1 enligt Standard & Poor's.

Fastställda motpartsplimitter finns för varje motpart och revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettningsavtal) ingåtts med de flesta motpartar. Den kreditmässiga exponeringen är geografiskt koncentrerad till Norden med 63 %. Resterande kreditexponering är fördelad med 2 % i övriga Europa och med 35 % i övriga världen. Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvaras av det bokförda värdet/verkliga värdet, se tabell under rubriken finansiella derivat. För likvida medel utgörs kreditrisken storlek av det bokförda värdet och fördelar sig enligt följande:

Rating (Moody's)	Redovisat värde	
	2023 31 okt	2022 31 okt
Aaa/P-1	-	-
Aa1/P-1	-	-
Aa2/P-1	1	2
Aa3/P-1	96	78
A1/P-1	5 936	7 855
A2/P-1	24	51
A3/P-1	103	668
<b>Summa</b>	<b>6 160</b>	<b>8 654</b>

Under andra långfristiga fordringar är kreditrisken fördelad på finansiella institut, externa leasegivare av flygplan, externa operatörer av flygplan samt diverse fastighetsbolag. Beträffande finansiella institut gäller samma föreskrifter som definierats ovan för finansiella motpartar. Avseende externa leasegivare av flygplan består majoriteten av fordringarna av ställda säkerheter för leasehyra samt kostnader för återlämningsvillkor. Då kostnaden för att möta återlämningskrav i stor utsträckning är relaterad till kostnader som uppkommer beroende av flygplanens användning är den kreditmässiga

exponeringen till stor del neutraliserad. I avtalen med externa operatörer av flygplan är betalningsstrukturen så utformad att de fordringar SAS Koncernen har i form av ställda säkerheter oftast eller alltid understiger de skulder/kostnader som SAS Koncernen löpande har gentemot externa operatörerna.

Beträffande SAS koncernens kundfordringar är kreditrisken spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditupplysning erfordras för försäljning på kredit i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor. Den maximala kreditrisken för SAS koncernen överensstämmer med de finansiella tillgångarnas bokförda värde enligt kategoriseringstabell.

## LIKVIDITETS- OCH UPPLÅNINGSRISK

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försvårad.

Målsättningen är att den finansiella beredskapen minimum ska uppgå till 25 % av SAS koncernens fasta kostnader. Den finansiella beredskapen motsvarar likvida medel plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Per 31 oktober 2023 uppgick den finansiella beredskapen till 10 052 (12 501) MSEK där likvida medel uppgick till 6 160 (8 654) MSEK och totala outnyttjade kreditfaciliteter med längre löptid än tre månader till 3 892 (3 847) MSEK eller 60 % (60 %) av koncernens fasta kostnader. SAS koncernens likvida medel ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's alternativt A-/A-1 enligt Standard & Poor's.

Följande tabeller visar återstående kontraktssenlig löptid för SAS finansiella skulder. Beloppen är kontraktssenliga ej diskonterade kassaflöden. Tabellerna visar kontrakterad tidpunkt när SAS är skyldig att betala eller erhålla och innehåller både ränta och nominellt belopp. Framtida ränteflöden till rörlig ränta är beräknade med gällande räntesats på balansdagen, vilket medför att dessa kan falla ut med andra belopp.

Per 31 oktober 2023 uppgick koncernens räntebärande skulder till 42 492 (45 519) MSEK, 12% (8%) av de räntebärande skulderna är förenade med krav på finansiella nyckeltal såsom kassaflödes- och likviditetsmått. Löptiden för den räntebärande bruttoskulden uppgick vid utgången av året till 2,0 (3,1) år, exklusive förlagslånet på 127 MCHF samt hybridobligationer på 7 615 MSEK som löper utan fastställd förfallodag.

## FINANSIELL NETTOSKULD

MSEK	Finansiell nettoskuld
Långfristiga fordringar	572
Övriga fordringar	3 126
Kortfristiga placeringar	269
Kassa och bank	5 891
Förlagslån	-1 569
Obligationslån	0
Övriga lån	-8 705
Leasingskulder	-17 034
Övriga långfristiga	-817
Kortfristig del av långfristiga lån	-3 272
Kortfristig del av leasingskuld	-4 393
Kortfristiga lån	-6 702
<b>Finansiell nettoskuld</b>	<b>-32 634</b>

Fortsättning not 25

**LIKVIDITETSRISK**

Nedanstående tabell visar SAS koncernens utflöden och inflöden av finansiella skulder och finansiella derivat per 31 oktober 2022 samt 31 oktober 2023. Beloppen är kontrakterade odiskonterade kassaflöden inklusive ränta.

	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>		2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028>
<b>Räkenskaper</b>													
Koncernens finansiella rapporter													
> <b>Koncernens noter</b>													
Moderföretagets finansiella rapporter													
Moderföretagets noter													
Underskrifter													
Revisionsberättelse													
<b>31 okt 2023</b>							<b>31 okt 2022</b>						
<b>Finansiella skulder</b>							<b>Finansiella skulder</b>						
Förlagslån	-10	-10	-10	-10	-10	-1 579	Förlagslån	-9	-9	-9	-9	-9	-1 397
DIP-finansiering	-4 898	-	-	-	-	-	Obligationslån	-4 313	-	-	-	-	-
Flygplansfinansierande skulder	-2 269	-567	-1 891	-712	-666	-2 379	Flygplansfinansierande skulder <sup>1</sup>	-1 728	-2 267	-815	-2 128	-962	-5 012
Övriga lån	-4	-388	-288	-145	-107	-	Övriga lån	-372	-2 106	-481	-269	-3 138	-33
Statligt garanterade lån	-1 957	-157	-143	-3 249	-	-	Kortfristiga lån	-1 036	-	-	-	-	-
Kortfristiga lån	-1 172	-	-	-	-	-	Leasingskulder	-3 827	-3 177	-3 177	-2 762	-2 613	-5 957
Leasingskulder	-4 393	-3 397	-3 007	-2 873	-1 881	-5 875	Leverantörsskulder och övriga skulder	-5 748	-	-	-	-	-
Leverantörsskulder och övriga skulder	-5 748	-	-	-	-	-	<b>Derivat (finansiella tillgångar)</b>						
<b>Derivat (finansiella tillgångar)</b>							Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-	Valutaderivat	59	-	-	-	-	-
Valutaderivat	67	-	-	-	-	-	Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Räntederivat	-	-	-	-	-	-	<b>Derivat (finansiella skulder)</b>						
<b>Derivat (finansiella skulder)</b>							Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-	Valutaderivat	-101	-	-	-	-	-
Valutaderivat	-34	-	-	-	-	-	Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Räntederivat	-	-	-	-	-	-	<b>Summa</b>	<b>-17 075</b>	<b>-7 559</b>	<b>-4 482</b>	<b>-5 168</b>	<b>-6 722</b>	<b>-12 399</b>
<b>Summa</b>	<b>-20 418</b>	<b>-4 521</b>	<b>-5 339</b>	<b>-6 991</b>	<b>-2 664</b>	<b>-9 834</b>							

1) I bolagets Flygplansfinansierade skulder ingår 0 (673) MSEK som relaterar till finansiering av förskottsbetalningar på flygplan med redan kontrakterade försäljningar vid leverans. Då det därmed inte finns en likviditetsrisk för detta belopp är det exkluderat i tabellen ovan.

Fortsättning not 25

**KONTRAKTERADE KREDITFACILITETER**

Koncernen träffar normalt avtal om olika kreditfaciliteter för att säkra ytterligare finansiering vid behov. I arbetet med den pågående Chapter 11-rekonstruktionen har SAS i nov 2023 erhållit nytt DIP-lån från Castlflake samt säkrat exitfinansiering och då har det kontrakterade lånelöfte som ingick i den finansiella beredskapen per 2023-10-31 (MUSD 350 i DIP-lån hos Apollo) lämnats tillbaka. Tabellen nedan visar koncernens faciliteter per 2023-10-31. Utöver dessa utgör den säkrade exitfinansieringen totalt MUSD 1 200 i nytt kapital fördelat på MUSD 475 i nya onoterade aktier och MUSD 725 i säkerställda konvertibla skuldebrev.

Facilitet	Förfall	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	2023		2022	
				31 okt	31 okt	31 okt	31 okt
Kreditfacilitet, 700 MUSD	2023	7 785	3 892	3 892		3 847	
Kreditfacilitet, 1 498 MNOK	2024	1 494	1 494	-		-	
Kreditfacilitet, 1 500 MSEK	2026	1 500	1 500	-		-	
Kreditfacilitet, 1 092 MDKK	2026	1 730	1 730	-		-	
<b>Summa</b>		<b>12 509</b>	<b>8 616</b>	<b>3 892</b>		<b>3 847</b>	

**VÄRDERING TILL VERKLIGT VÄRDE**

Enligt IFRS 7 ska upplysningar avseende finansiella instrument som värderas till verkligt värde i balansräkningen lämnas om metod för fastställande av verkligt värde enligt en värderingshierarki bestående av tre nivåer. Nivåerna ska återspegla i vilken utsträckning verkligt värde bygger på observerbar marknadsdata respektive egna antaganden. Nedan följer en beskrivning av de olika nivåerna för fastställande av verkligt värde.

**Nivå 1**

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. En marknad betraktas som aktiv om noterade priser från en börs, bank, prissättningstjänst såsom Thomson Reuters eller övervakningsmyndighet finns lätt och regelbundet tillgängliga och dessa priser representerar verkliga och regelbundet förekommande marknadstransaktioner på armslängds avstånd.

Denna grupp inkluderar i huvudsak standardiserade derivat där det noterade priset används vid värderingen.

**Nivå 2**

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baseras på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (det vill säga prisnoteringar) eller indirekt (det vill säga härledda från prisnoteringar).

Exempel på observerbar data inom nivå 2 är data som kan utgöra grund för bedömning av pris, till exempel marknadsräntor och avkastningskurvor.

Denna grupp inkluderar i huvudsak certifikat och ej standardiserade derivat (ränte-, valuta- och bränsleswappar, valuta- och bränsleoptioner) som inte handlas på en aktiv marknad och det verkliga värdet fastställs med hjälp av värderingstekniker som baseras i all väsentlighet på observerbar marknadsdata.

**Nivå 3**

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data.

SAS koncernen har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbar data.

**FASTSTÄLLANDE AV VERKLIGT VÄRDE – VÄRDERINGSTEKNIK****Andra värdepappersinnehav**

Balansposten "Övriga andelar" 3 (9) MSEK utgörs av aktieinnehav som inte är intresseföretag eller dotterföretag.

Hela balansposten värderas till anskaffningsvärde på grund av att dess verkliga värde inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt till en försvarbar kostnad. Av detta skäl ingår inte balansposten "Andra värdepappersinnehav" i vidstående tabeller "Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde".

**Räntederivat**

**Ränteswappar:** Verkligt värde för ränteswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen.

**Futures:** Standardiserade terminskontrakt med daglig avräkning. Det verkliga värdet bestäms därigenom via daglig marknadsvärdering "market to market".

**Forward Rate Agreement, FRA:** Verkligt värde för OTC FRA-kontrakt fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen. Standardiserade FRA-kontrakt med kontantavräkning värderas till verkligt värde utifrån noterade köp- respektive säljräntor per bokslutsdagen för ett FRA-kontrakt med motsvarande återstående löptid.

**Valutaderivat**

**Valutaswappar:** Verkligt värde för valutaswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden i respektive valuta och ränta. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor på balansdagen. Omräkning av valutakomponenten sker utifrån aktuella valutakurser på balansdagen.

**Valutoptioner:** Verkligt värde för optioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell som är en erkänd och accepterad värderingsmodell på de finansiella marknaderna. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel spotkurs, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

**Bränslederivat**

**Bränsleoptioner:** Verkligt värde för bränsleoptioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel fuelswapkurvan, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

**Bränsleswappar:** Verkligt värde för bränsleswappar fastställs utifrån fuelswapkurvan på balansdagen.

**Kortfristiga placeringar**

Kortfristiga placeringar som kategoriserats som innehav för handel utgörs av statsskuldväxlar, bostads- och företagscertifikat med maximal återstående löptid av tre månader. Verkligt värde fastställs genom diskontering utifrån avkastningskurvor på balansdagen.

**Kassa och bank**

Kassa och bank utgörs av kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut. Redovisat värde motsvarar verkligt värde.

Fortsättning not 25

## KATEGORISERING AV FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Derivat till verkligt värde via resultaträkningen	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	Derivat till verkligt värde, säkringsredovisade	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde <sup>1</sup>
<b>31 okt 2023</b>						
<b>TILLGÅNGAR</b>						
Andra långfristiga fordringar	-	1 364	-	-	1 364	1 364
Kundfordringar	-	1 255	-	-	1 255	1 255
Övriga fordringar	-	3 714	-	-	3 714	3 714
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Valutaderivat	17	-	-	50	67	67
Upplupna intäkter	-	425	-	-	425	425
Likvida medel	-	6 160	-	-	6 160	6 160
<b>Summa</b>	<b>17</b>	<b>12 918</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>12 985</b>	<b>12 985</b>
<b>SKULDER</b>						
Förlagslån	-	-	1 569	-	1 569	74
Obligationslån <sup>2</sup>	-	-	0	-	0	0
Övriga lån	-	-	8 730	-	8 730	9 129
Övriga långfristiga skulder	-	-	817	-	817	817
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	3 276	-	3 276	3 402
Kortfristiga lån	-	-	6 668	-	6 668	5 965
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Valutaderivat	24	-	-	10	34	34
Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Leverantörsskulder	-	-	2 202	-	2 202	2 202
Övriga skulder	-	-	562	-	562	562
Upplupna kostnader	-	-	2 982	-	2 982	2 982
<b>Summa</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>26 806</b>	<b>10</b>	<b>26 840</b>	<b>25 167</b>

1) Verkligt värde för förlagslån har fastställts i sin helhet genom användandet av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassaflöden till noterad ränta. Verkligt värde på derivaten har fastställts i enlighet med nivå 2.

2) Återstående skuld ingår i kortfristig del av långfristiga lån.



Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Derivat till verkligt värde via resultaträkningen	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	Derivat till verkligt värde, säkringsredovisade	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde <sup>1</sup>
<b>31 okt 2022</b>						
<b>TILLGÅNGAR</b>						
Andra långfristiga fordringar	-	1 464	-	-	1 464	1 464
Kundfordringar	-	1 299	-	-	1 299	1 299
Övriga fordringar	-	2 767	-	-	2 767	2 767
Bränslederivat	-	-	-	-	0	0
Valutaderivat	27	-	-	31	59	59
Upplupna intäkter	-	452	-	-	452	454
Likvida medel	-	8 654	-	-	8 654	8 654
<b>Summa</b>	<b>27</b>	<b>14 636</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>14 695</b>	<b>14 695</b>
<b>SKULDER</b>						
Förlagslån	-	-	1 397	-	1 397	159
Obligationslån <sup>2</sup>	-	-	-	-	0	0
Övriga lån	-	-	15 485	-	15 485	16 224
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	1 826	-	1 826	1 994
Kortfristiga lån	-	-	5 451	-	5 451	4 753
Bränslederivat	-	-	-	-	0	0
Valutaderivat	57	-	-	44	101	101
Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Leverantörsskulder	-	-	2 261	-	2 261	2 261
Övriga skulder	-	-	453	-	453	453
Upplupna kostnader	-	-	3 034	-	3 034	3 034
<b>Summa</b>	<b>57</b>	<b>-</b>	<b>29 907</b>	<b>44</b>	<b>30 008</b>	<b>28 979</b>

1) Verkligt värde för förlagslån har fastställts i sin helhet genom användandet av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassaflöden till noterad ränta. Verkligt värde på derivaten har fastställts i enlighet med nivå 2.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 26 AVSÄTTNINGAR

	Omstrukturering		Åtaganden för operationellt leaseade flygplan		Övriga avsättningar		Totalt	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående avsättningar	93	196	2 313	1 938	2	14	2 408	2 147
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	-	-	-
Nya avsättningar	9	4	1 612	1 163	-	-	1 621	1 167
lanspråktaga avsättningar	-54	-103	-256	-1 060	-	-1	-310	-1 164
Upplösta avsättningar	-	-2	-	-	-	-14	-	-16
Valutakurseffekter	2	-2	30	272	-	3	32	274
<b>Utgående avsättningar</b>	<b>50</b>	<b>93</b>	<b>3 699</b>	<b>2 313</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3 751</b>	<b>2 408</b>
	<b>2023 31 okt</b>	<b>2022 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2022 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2022 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2022 31 okt</b>
<b>Fördelning i balansräkningen:</b>								
Långfristiga skulder	0	36	3 388	2 113	0	2	3 388	2 151
Kortfristiga skulder	50	57	311	200	2	0	363	257
	<b>50</b>	<b>93</b>	<b>3 699</b>	<b>2 313</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3 751</b>	<b>2 408</b>

## OMSTRUKTURERING

Avsättningarna för omstrukturering är hänförliga till de kostnads- och effektiviseringsåtgärder som initierats de senaste åren. Åtgärderna innebär genomgripande förändring och förenkling av verksamheten och kommer att ge en reduktion av enhetskostnaden.

Förutom omstruktureringsavsättningar för personal innehåller reserven avsättningar för fastighetskostnader.

Den långfristiga delen av omstruktureringsreserven bedöms bli utnyttjad inom fem år.

Det finns inga återförda utnyttjade belopp i avsättningen för omstruktureringskostnader.

## ÅTAGANDEN FÖR OPERATIONELLT LEASEADE FLYGPLAN

SAS gör löpande avsättningar för åtaganden i samband med leasing av flygplan. Åtagandena avser huvudsakligen motorer, men inkluderar även landningsställ, air frame och APU. Den långfristiga delen omfattar ett stort antal åtaganden med en genomsnittlig löptid på cirka fyra år. Det åtagande som ligger längst fram i tiden är om tio år.

## NOT 27 KORTFRISTIGA RÄNTEBÄRANDE SKULDER

	2023 31 okt	2022 31 okt
Kortfristig del av långfristig skuld	3 272	1 826
Upplupna räntor	500	353
Derivat	34	101
DIP-finansiering	4 813	3 847
Övriga kortfristiga lån	1 355	1 252
<b>Summa</b>	<b>9 974</b>	<b>7 379</b>

## NOT 28 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2023 31 okt	2022 31 okt
Semesterlöneskuld	708	678
Övriga upplupna personalkostnader	475	471
Försäljningsomkostnader	93	54
Flygbränslekostnader	945	449
Luftfartsavgifter	232	257
Tekniskt flygplansunderhåll	25	90
Hanteringskostnader	259	239
Data och telekommunikationskostnader	123	105
Övriga upplupna kostnader	1 305	1 840
<b>Summa</b>	<b>4 165</b>	<b>4 183</b>

## NOT 29 STÄLLDA SÄKERHETER

	2023 31 okt	2022 31 okt
<i>Avseende skulder:</i>		
Flygplan, redovisat värde	-	-
Förskott, redovisat värde	-	673
<i>Avseende depositioner:</i>		
Depositioner och spärrade bankmedel	3 375	3 602
<b>Summa</b>	<b>3 375</b>	<b>4 275</b>

Utestående skuld per 31 oktober 2023 avseende inteckningar i flygplan uppgick till 0 (0) MSEK. Vad gällande förskott för flygplan är den utestående skulden 0 (673) MSEK. Flygplansrelaterade tillgångar med äganderättsförbehåll är redovisade till ett värde av 7 167 (11 076) MSEK med utestående skulder uppgående till 7 277 (11 230) MSEK.

Utöver ovanstående ingick SAS i augusti 2022 ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP) om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. Finansieringen är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process och är strukturerad som ett delayed draw term loan – en form av amoreringsfritt, seniort säkerställt lån med superförmänsrätt. 350 MUSD av denna finansiering är utnyttjad per 31 oktober 2023. DIP-låneavtalet är säkerställt genom säkerhet över i stort sett alla SAS icke tidigare pantsatta tillgångar, oavsett om det är fast egendom, lösöre, materiella och immateriella tillgångar, nu befintliga och i framtiden förvärvade tillgångar (med förbehåll för vissa sedvanliga undantag), inklusive vissa start- och landningsrättigheter på London-Heathrow flygplats, samtliga aktier i vissa bolag i SAS-koncernen, inklusive SAS Konsortiet och SAS EuroBonus AB

Fortsättning not 29

(som äger rättigheter till lojalitetsprogrammet EuroBonus), väsentliga registrerade immateriella rättigheter, vissa flygplan och motorer, koncerninterna fordringar, samt avkastning och intäkter från ovanstående. Redovisat värde för de flygplan och motorer som är ställda säkerheter i DIP-finansieringen uppgår till 2 432 (1 914) MSEK.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 30 EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	2023 31 okt	2022 31 okt
<i>Garantier avseende:</i>		
Övrigt	23	17
<b>Summa</b>	<b>23</b>	<b>17</b>

Koncernen är inblandad i diverse processer och juridiska förfaranden som har uppstått genom den vardagliga affärsverksamheten. Dessa anspråk relaterar till, men är inte begränsade till, koncernens affärspraxis, personalfrågor och skattefrågor. Avsättningar har redovisats för dessa frågor i enlighet med de sannolika och kvantifierbara förlustriskerna. Vad gäller frågor som inte kräver några avsättningar har bedömningen gjorts, med utgångspunkt i information som finns tillgänglig för närvarande, att dessa inte kommer att ha någon betydande negativ effekt på koncernens finansiella resultat och redovisas inte heller som en eventualförpliktelse. Rättsprocesser är emellertid oförutsägbara till sin karaktär och även om bedömning skett att de aktuella avsättningarna är tillräckliga och/eller att koncernen har ett tillräckligt försvar i dessa frågor, kan ofördelaktiga resultat ändå uppstå. Detta skulle kunna ha en betydande negativ effekt på koncernens finansiella resultat under kommande redovisningsperioder. För ytterligare information, se förvaltningsberättelsen sid 66. I chapter 11 finns en möjlighet att förhandla samt återlämna ("reject") kontrakt som fanns vid ingången av processen och under räkenskapsåret samt under föregående års räkenskapsår har SAS valt att återlämna ett flertal leasingkontrakt. Som ett steg i chapter 11 förväntar sig SAS att leasegivarna/långgivarna samt andra motparter kommer att begära skadestånd för sin ekonomiska skada och rapportera detta till domstolen i USA. På grund av osäkerheten i utfall, då utfallen dels är beroende av antal anspråk, storleken på anspråken men också beroende av den omstruktureringsplan som senare i processen behöver godkännas av domstol, har SAS på ett tillförlitligt sätt inte kunnat uppskatta hur stor avsättning totala anspråken motsvarar. Dessa anspråk kan vara väsentliga. SAS redovisar avsättningar för anspråk för vilka det fanns tillräckliga och rimliga uppgifter för att uppskatta åtagandet.

För närvarande finns inga pågående eller hotande rättstvister i anledning av chapter 11-förfarandet, men det finns en risk att rättstvister kan uppkomma i Sverige, New York eller andra jurisdiktioner före slutförandet av chapter 11.

## NOT 31 HYRESFÖRPLIKTELSE

### 31 oktober 2023

SAS koncernen har utöver hyresåtaganden i redovisad leasingkulld ingått kontrakt enligt följande, med angivande av den totala årshyran för:

	2023/2024	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028	2028/2029>	Summa
Flygplan	297	354	354	354	354	1 766	3 479
<b>Summa</b>	<b>297</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>1 766</b>	<b>3 479</b>

Hyreskontrakt med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK och som inte ingår i leasingkulden är inkluderade i ovan tabell. Kontrakt avser signerade leasingavtal för flygplan med startdatum efter den 31 oktober 2023. För information om koncernens leasingkulder, se not 23.

### 31 oktober 2022

SAS koncernen har utöver hyresåtaganden i redovisad leasingkulld ingått kontrakt enligt följande, med angivande av den totala årshyran för:

	2022/2023	2023/2024	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028>	Summa
Flygplan	157	191	191	191	191	964	1 885
<b>Summa</b>	<b>157</b>	<b>191</b>	<b>191</b>	<b>191</b>	<b>191</b>	<b>964</b>	<b>1 885</b>

Hyreskontrakt med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK och som inte ingår i leasingkulden är inkluderade i ovan tabell. Kontrakt avser signerade leasingavtal för flygplan med startdatum efter den 31 oktober 2022.

## NOT 32 JUSTERING FÖR ÖVRIGA POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET MED MERA

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Resultatandelar i intresseföretag	-18	-22
Utdelningar från intresseföretag	20	23
Aktiverad ränta på flygplansförskott	-169	-187
Omvärdering av leaseskulder IFRS 16	181	4 061
Resultateffekt vid värdering av finansiella instrument	124	-972
Omvärdering av pensionsåtaganden	-349	-61
Upplupet, DIP-finansiering	1 651	109
Återförda avsättningar	0	-18
Övrigt	23	49
<b>Summa</b>	<b>1 463</b>	<b>2 982</b>

## NOT 33 FÖRVÄRV & AVYTTRING AV DOTTER- OCH INTRESSEFÖRETAG

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Anläggningstillgångar	33	2
Uppskjutna skattefordringar	23	
Omsättningstillgångar	1	26
Likvida medel	47	41
Långfristiga skulder	-	-1
Kortfristiga skulder	0	-20
<b>Summa</b>	<b>104</b>	<b>48</b>
Realisationsresultat	N/A	13
<b>Köpeskillning (Summa)</b>	<b>-104</b>	<b>61</b>
Försäljningsomkostnader	N/A	6
Likvida medel i avyttrade bolag	47	-41
<b>Påverkan på koncernens likvida medel</b>	<b>-57</b>	<b>26</b>

Under räkenskapsåret har förvärv av ett dotterföretag skett om 57 (0) MSEK. Under föregående år avyttrades tre dotterföretag inom SAS Cargo.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 34 SKULDER I FINANSIERINGSVERKSAMHETEN**

	Räntebärande skulder, långfristiga		Räntebärande leasingskulder, långfristiga		Räntebärande skulder, kortfristiga		Räntebärande leasingskulder, kortfristiga		Totalt	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
Ingående skuld	16 627	12 989	17 686	13 231	7 379	3 871	3 827	2 833	45 519	32 924
Upptagande av lån	250	3 232	3 289	4 226	1 585	5 283	-	-	5 124	12 741
Omklassificering skuld <sup>1</sup>	-2 628	-1 432	-	-	-319	-934	-759	-54	-3 706	-2 420
Återbetalning av lån	-	-	-	-	-3 364	-3 359	-2 796	-2 820	-6 160	-6 179
Valutakursdifferenser	226	3 341	160	4 057	27	648	18	40	431	8 086
Upplupen ränta/avgifter	-	75	-	-	1 350	226	-	-	1 350	301
Derivat	-	-	-	-	-67	66	-	-	-67	66
Omklassificering till kortfristigt	-3 383	-1 578	-4 102	-3 828	3 382	1 578	4 102	3 828	-	-
<b>Utgående skuld</b>	<b>11 091</b>	<b>16 627</b>	<b>17 033</b>	<b>17 686</b>	<b>9 974</b>	<b>7 379</b>	<b>4 394</b>	<b>3 827</b>	<b>42 491</b>	<b>45 519</b>

1) Varav 3,6 (1,6) miljarder SEK avser återlämning av kontrakt i chapter 11.

**NOT 35 ERSÄTTNING TILL REVISORER**

Följande ersättningar har utgått till revisionsföretag för revisionsuppdrag.

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Revisionsuppdrag		
KPMG	9	8
Övriga lagstadgade uppdrag		
KPMG	0	0
Skatterådgivning		
KPMG	-	-
Övrigt		
KPMG	1	1
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>9</b>

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 5,4 (4,7) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 1,3 (1,5) MSEK.

**NOT 36 TRANSAKTIONER MED INTRESSEFÖRETAG**

Intäkter vid försäljning till intresseföretag uppgick till 37 (0) MSEK.  
Kostnader vid inköp från intresseföretag var 29 (54) MSEK.

**NOT 37 SEGMENTRAPPORTERING****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Koncernens flygverksamhet och därtill hörande annan verksamhet redovisas som ett rörelsesegment.

Trafikintäkternas geografiska uppdelning nedan är baserad på vilken destination som flygs. Övriga rörelseintäkter fördelas geografiskt baserat på försäljningsland enligt nedanstående uppställning. För koncernens enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland, se not 2.

**GEOGRAFISK UPPDELNING**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Passagerarintäkter	7 901	6 516	3 085	2 324	12 853	9 101	8 397	5 284	32 236	23 225
Fraktintäkter	3	3	4	3	43	34	1 133	1 571	1 183	1 611
Charterintäkter	-	-	-	-	2 096	1 703	-	-	2 096	1 703
Övriga trafikintäkter	737	836	286	298	1 190	1 168	779	680	2 992	2 982
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>8 641</b>	<b>7 355</b>	<b>3 375</b>	<b>2 625</b>	<b>16 182</b>	<b>12 006</b>	<b>10 309</b>	<b>7 535</b>	<b>38 507</b>	<b>29 521</b>

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>Övriga rörelseintäkter</b>	<b>527</b>	<b>419</b>	<b>875</b>	<b>755</b>	<b>467</b>	<b>485</b>	<b>667</b>	<b>294</b>	<b>1 000</b>	<b>350</b>	<b>3 536</b>	<b>2 303</b>

Under 2022/2023 samt under 2021/2022 fanns ingen enskild kund som stod för mer än 10 % av koncernens intäkter.

Koncernens tillgångar och skulder finns huvudsakligen i de skandinaviska länderna. Summa anläggningstillgångar, inklusive förskott avseende materiella tillgångar, som inte är finansiella instrument, uppskjutna skattefordringar eller tillgångar avseende ersättningar efter avslutad anställning fördelas geografiskt enligt nedanstående uppställning. I gruppen Ej fördelat ingår förskott till Airbus och övriga för kommande flygplansleveranser med 3 513 (4 063) MSEK, se not 12. Flygplan används flexibelt över hela linjenätet och allokeras ej.

	Danmark		Norge		Sverige		Övriga länder		Ej fördelat		Summa	
	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt	2023 31 okt	2022 31 okt
<b>Anläggningstillgångar</b>	<b>696</b>	<b>828</b>	<b>1 074</b>	<b>1 076</b>	<b>2 095</b>	<b>4 733</b>	<b>728</b>	<b>3 691</b>	<b>28 861</b>	<b>28 095</b>	<b>33 454</b>	<b>38 423</b>

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 38 DOTTERFÖRETAG I SAS KONCERNEN

					2023 31 okt	2022 31 okt
					Redovisat värde	Redovisat värde
Säte	Organisationsnummer	Antal ägda aktier	Ägarandel			
<i>Ägda av SAS AB:</i>						
SAS Sverige AB	Sigtuna	556042-5414	70 500 000	100	42	1 009
SAS Norge AS	Bærum	811176702	47 000 000	100	2 756	3 028
SAS Danmark A/S	Köpenhamn	56994912	47 000 000	100	3 127	3 728
SAS Crew Services AB	Stockholm	556063-8255	610 000	100	595	595
Linjeflyg AB	Sigtuna	556062-8454	2 000 000	100	237	237
SAS Cargo Group A/S	Tårnby	25736443	200 500	100	0	0
SAS Ground Handling Denmark A/S	Tårnby	32339026	55 000	100	45	45
SAS Ground Handling Norway AS	Oslo	912056228	5 000	100	0	0
SAS Ground Handling Sweden AB	Stockholm	556934-7924	445 000	100	35	35
SAS Eurobonus AB	Stockholm	559224-9782	50 000	100	200	200
Scandinavian Airlines Ireland Ltd	Dublin	601918	2 000 000	100	80	80
SAS Link AB	Stockholm	559150-1910	50 000	100	55	55
Gorm Asset Management Ltd	Dublin	592913	1	100	0	0
Övriga					1	1
					<b>7 173</b>	<b>9 013</b>
<i>Ägda av SAS Konsortiet:</i>						
SAS Ejendom Danmark ApS	Tårnby	902001-7720 25711734	573 001	100	104	-
Övriga					6	6
					<b>110</b>	<b>6</b>
<i>Ägda av SAS Crew Services AB:</i>						
SAS Link Crew Services A/S	Köpenhamn	24202941	500	100	1	1
SAS Connect Crew Services A/S	Köpenhamn	40995269	400	100	0	0
SAS Crew Services Danmark A/S	Köpenhamn	43211781	400 000	100	1	1
Övriga					0	0
					<b>2</b>	<b>2</b>
<i>Ägda av SAS Cargo Group A/S:</i>						
SAS Cargo Sverige AB	Stockholm	556891-0490	50 000	100	2	2
<i>Ägda av Gorm Asset Management Ltd:</i>						
Gorm Dark Blue Ltd	Dublin	593238	1	100	0	0
Gorm Deep Blue Ltd	Dublin	593239	1	100	0	0
Gorm Sky Blue Ltd	Dublin	593240	1	100	0	0
Gorm Light Blue Ltd	Dublin	617208	1	100	0	0
Gorm Warm Red Ltd	Dublin	627405	1	100	0	0
Gorm Ocean Blue Ltd	Dublin	627406	1	100	0	0
Gorm Engine Management Ltd	Dublin	656777	1	100	0	0

## NOT 39 RESULTAT PER AKTIE

Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderbolaget samt kostnader på hybridobligationerna i relation till 7 266 039 292 (7 266 039 292) utestående stamaktier. Beräkningen av resultat per aktie före och efter utspädning baseras på nedanstående resultat och antal stamaktier. I oktober 2020 ökade antalet stamaktier med 6 877 479 859 som följd av emission av nya aktier. I november 2020 registrerades ytterligare 5 976 822 aktier från nyemissionen. Totalt antal aktier efter nyemission 2020 uppgick totalt till 7 266 039 292, se not 21. Inga potentiella stamaktier finns utestående, varvid ingen utspädning kan uppstå.

	2022–2023 Nov–okt	2021–2022 Nov–okt
Årets resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget	-5 701	-7 048
Utbetald ränta för hybridobligationerna	-	-
<b>Årets resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget före och efter utspädning</b>	<b>-5 701</b>	<b>-7 048</b>
<b>Vägt genomsnittligt antal stamaktier under året före och efter utspädning</b>	<b>7 266 039 292</b>	<b>7 266 039 292</b>
Resultat per stamaktie före utspädning (SEK)	-0,78	-0,97
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK)	-0,78	-0,97

## NOT 40 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Under oktober 2020 slutfördes rekapitaliseringsplanen då sammanlagt 1 729 170 833 stamaktier emitterades till den danska och svenska staten i den riktade emissionen vid sidan av huvudaktieägarnas deltagande i företrädesemissionen. Sammantaget ledde planen till att var och en av den danska och svenska staten innehar 1 584 296 144 stamaktier motsvarande ett innehav för vardera stat om ca. 21,8%. Den danska och svenska staten tecknade också nya hybridobligationer till ett belopp om 6 000 MSEK. Under räkenskapsåret 2022/2023 har räntebetalningar skjutits upp om 474 (291) MSEK.

I juli 2021 tecknades en kreditfacilitet på ett totalt belopp om 3 miljarder SEK med den svenska och danska staten som långivare. Kreditfaciliteten utnyttjades under räkenskapsåret 2021/2022.

Under räkenskapsåret 2021/2022 har IT-konsulttjänster om totalt 2,3 MSEK köpts från ett aktiebolag som kontrolleras av en styrelseledamot.

Förutom ovan skedde inga väsentliga transaktioner med närstående parter under räkenskapsåret 2022/2023 eller under räkenskapsåret 2021/2022 förutom mellan koncernbolag där transaktionerna görs på marknadsmässiga villkor. Utöver ovanstående information samt information i not 3 om Ersättning till ledande befattningshavare finns inga väsentliga transaktioner med närstående.

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

**> Koncernens noter**

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 41 VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN**

- Den 4 november 2023 ingick SAS i investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet i anskaffningsprocessen för exitfinansiering, bestående av Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest tillsammans med danska staten. Som en del av den överenskomna transaktionsstrukturen har SAS även ingått ett nytt avtal om debitor-in-possession ("DIP")-finansiering om 500 miljoner USD med Castlelake i syfte att bland annat refinansiera SAS befintliga DIP-lån, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden.
- Den 15 november återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån som tillhandahållits av Apollo Global Management.
- Den 21 november godkändes investeringsavtalet och DIP-låneavtalet av den amerikanska domstolen.
- Den 29 november meddelade EU-kommissionen att SAS rekapitalisering år 2020 är förenlig med statsstödsregler och därmed godkänd, med villkoret att en step-up mekanism införs avseende staternas aktieinvesteringar 2020.
- Den 10 januari 2024 godkände en extra bolagsstämma åtagandena för step-up mekanismen och dessa implementerades av bolaget den 11 januari 2024.
- Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen, som bland annat innehåller finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS. Chapter 11-planen och disclosure statement är föremål för domstolens godkännande och kan komma att revideras ytterligare.

## SAS AB, MODERFÖRETAG

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

> Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

### RESULTATRÄKNING

MSEK	Not	2022-2023	2021-2022
		Nov-okt	Nov-okt
Intäkter		872	426
Personalkostnader	1	-33	-29
Övriga rörelsekostnader		-1 035	-531
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-196</b>	<b>-134</b>
Nedskrivningar i dotterföretag		-1 840	-2 788
Ränteintäkter och liknande resultatposter		584	340
Räntekostnader och liknande resultatposter		-105	-127
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-1 557</b>	<b>-2 709</b>
Skatt	2	0	0
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 557</b>	<b>-2 709</b>

Moderföretaget redovisar inga poster i övrigt totalresultat för 2022/2023 respektive 2021/2022. Årets resultat för moderföretaget utgör därmed även bolagets totalresultat.

### BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	2023	2022
		31 okt	31 okt
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i dotterföretag	3	7 173	9 013
Andra värdepappersinnehav	4	2	2
Uppskjuten skattefordran	2	719	719
Fordringar på koncernföretag		12 713	12 171
Andra långfristiga fordringar		16	15
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>20 623</b>	<b>21 920</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Fordringar på koncernföretag		348	519
Övriga fordringar		35	-
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		16	44
		<b>399</b>	<b>563</b>
Kassa och bank		1	1
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>400</b>	<b>564</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>21 023</b>	<b>22 484</b>

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK		2023	2022
	Not	31 okt	31 okt
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		8 650	8 650
Reservfond		447	447
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond		2 729	2 729
Hybridobligationer		7 615	7 615
Balanserade vinstmedel		1 202	3 911
Årets resultat		-1 557	-2 709
<b>Summa eget kapital</b>		<b>19 086</b>	<b>20 643</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Långfristiga skulder		14	1 623
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>14</b>	<b>1 623</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till koncernföretag		81	46
Leverantörsskulder		8	8
Övriga skulder		1 631	47
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		203	117
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>1 923</b>	<b>218</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>21 023</b>	<b>22 484</b>

Information om moderföretagets eventualitypliktelser finns i not 6.



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

&gt; Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reservfond	Överkursfond	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel	
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2021</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>3 911</b>	<b>23 352</b>
Ränta på hybridobligation					-	-
Årets resultat					-2 709	-2 709
<b>Utgående balans 31 oktober 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>1 202</b>	<b>20 643</b>
Ränta på hybridobligation					-	-
Årets resultat					-1 557	-1 557
<b>Utgående balans 31 oktober 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>-355</b>	<b>19 086</b>

## KASSAFLÖDESANALYS

MSEK	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Resultat före bokslutsdisposition och skatt	-1 557	-2 709
Nedskrivning av dotterföretag	1 840	2 788
Övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m	0	92
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>283</b>	<b>171</b>
<i>Förändring av:</i>		
Rörelseförändringar	164	-441
Rörelseskulder	96	118
<b>Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital</b>	<b>260</b>	<b>-323</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>543</b>	<b>-152</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investering i dotterföretag	-	-159
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>0</b>	<b>-159</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Återbetalning från dotterbolag	0	427
Utlåning till dotterbolag	-542	-130
Förändring spärrande bankmedel	-	-
Inbetalning av deposition	-1	-15
Upptagande av lån	-	-
Övrig förändring av räntebärande skulder	0	28
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-543</b>	<b>310</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Likvida medel vid årets början	1	1
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Upplysning om betalda räntor:

Under året erhållen ränta uppgick till 581 (203) MSEK. Under året betald ränta uppgick till 99 (27) MSEK.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

## &gt; Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 1 ANTAL ANSTÄLLDA, LÖNER, ANDRA ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA KOSTNADER**

Medelantalet anställda uppgick till 2 (2) personer, samtliga var anställda i Sverige.

	2022-2023 Nov-okt		2021-2022 Nov-okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Sverige	1	1	1	1
<b>Summa män och kvinnor</b>	<b>2</b>		<b>2</b>	

För löner, ersättningar och sociala avgifter samt ersättning till styrelse, Vd och övriga ledande befattningshavare i SAS AB hänvisas till SAS koncernens not 3.

**NOT 2 SKATT**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Aktuell skatt	-	-
Uppskjuten skatt	-	-
<b>Summa skatt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Avstämning av uppskjuten skatt, netto</b>		
Ingående balans	719	719
Skatteeffekt på poster i eget kapital	-	-
Förändring enligt resultaträkningen	-	-
<b>Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober</b>	<b>719</b>	<b>719</b>

**NOT 3 ANDELAR I DOTTERFÖRETAG**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Ingående värde	9 013	11 642
Tillskott	0	159
Nedskrivning	-1 840	-2 788
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>7 173</b>	<b>9 013</b>

Se även SAS koncernens not 38 – Dotterföretag i SAS koncernen.

**NOT 4 ANDRA VÄRDEPAPPERSINNEHAV**

	2023 31 okt	2022 31 okt
Incorporate Cell Company	2	2
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

**NOT 5 STÄLLDA SÄKERHETER**

I augusti 2022 ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP) om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. Finansieringen är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process och är strukturerad som ett delayed draw term loan – en form av amorteringsfritt, seniort säkerställt lån med superförmånsrätt. 350 MUSD av denna finansiering är utnyttjad i SAS Konsortiet per 31 oktober 2023. DIP-låneavtalet är säkerställt genom säkerhet över i stort sett alla SAS icke tidigare pantsatta tillgångar, oavsett om det är fast egendom, lösöre, materiella och immateriella tillgångar, nu befintliga och i framtiden förvärvade tillgångar (med förbehåll för vissa sedvanliga undantag), inklusive vissa start- och landningsrättigheter på London-Heathrow flygplats, samtliga aktier i vissa bolag i SAS-koncernen, inklusive SAS Konsortiet och SAS EuroBonus AB (som äger rättigheter till lojalitetsprogrammet EuroBonus), väsentliga registrerade immateriella rättigheter, vissa flygplan och motorer, koncerninterna fordringar, samt avkastning och intäkter från ovanstående. Redovisat värde i SAS AB för de aktier som är ställda säkerheter i DIP finansieringen uppgår till 7 173 (9 013) MSEK.

**NOT 6 EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

SAS AB har förbundit sig att såsom för egen skuld svara för SAS Konsortiets ingångna räntebärande förpliktelser, leasingåtaganden och andra finansiella förpliktelser (så kallad "Irrevocable Undertaking") med vissa förbehåll för subordinationer och förutsatt att förpliktelserna ingåtts fram till och med Irrevocable Undertakings upphörande den 30 september 2020.

Vidare utfärdar SAS AB från fall till fall moderbolagsgarantier till dotterbolag. Dessa garantier kan helt eller delvis omfatta dotterbolagets allmänna förpliktelser eller vara en bestämd summa för ett visst ändamål. Moderbolagsgarantierna omfattar huvudsakligen åtaganden under köpekontrakt, flygplansfinansieringar och leasing av flygplan och annan utrustning.

SAS AB har vidare ställt ut tidsbegränsade kapitaltäckningsgarantier till vissa dotterbolag. SAS AB har även garanterat såsom för egen skuld DIP- finansieringen.

För närvarande finns inga pågående eller hotande rättstvister i anledning av chapter 11-förfarandet, men det finns en risk att rättstvister kan uppkomma i Sverige, New York eller andra jurisdiktioner före slutförandet av chapter 11.

**NOT 7 ERSÄTTNING TILL REVISORER**

	2022-2023 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Revisionsuppdrag KPMG	9	8
Övriga lagstadgade uppdrag KPMG	0	0
Skatterådgivning KPMG	-	-
Övrigt _KPMG	1	1
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>9</b>

Revisionsarvodet faktureras till moderföretaget där sedan vidarefakturerings sker för respektive kostnad till berörda dotterföretag.

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 5,4 (4,7) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 1,3 (1,5) MSEK.

## UNDERSKRIFTER

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

### > Underskrifter

Revisionsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen samt RFR 2 "Redovisning för juridiska personer" och ger en rättvisande bild av företagets ställning och resultat och att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av företagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som företaget står inför.

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att koncernredovisningen har upprättats enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat och att förvaltningsberättelsen för koncernen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm 6 februari 2024

**Carsten Dilling**  
Styrelsens ordförande

**Lars-Johan Jarnheimer**  
Vice ordförande

**Oscar Stege Unger**  
Styrelseledamot

**Henriette Hallberg Thygesen**  
Styrelseledamot

**Nina Bjornstad**  
Styrelseledamot

**Michael Friisdahl**  
Styrelseledamot

**Kay Kratky**  
Styrelseledamot

**Jens Lippestad**  
Styrelseledamot

**Tommy Nilsson**  
Styrelseledamot

**Kim John Christiansen**  
Styrelseledamot

**Anko van der Werff**  
Verkställande direktör och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 6 februari 2024

KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**  
Auktoriserad revisor

Årsredovisningen och koncernredovisningen har, som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 6 februari 2024. Koncernens resultat- och balansräkning och moderföretagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 18 mars 2024.

## REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i SAS AB, org. nr 556606-8499

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

### RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

#### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SAS AB för räkenskapsåret 2022-11-01—2023-10-31 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 77-92. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 57-138 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 oktober 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för räkenskapsåret enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 oktober 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för räkenskapsåret enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 77-92. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

#### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisors sed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

#### Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> Revisionsberättelse

### SAS FORWARD transformationsplan och chapter 11-process

Se förvaltningsberättelsen sidorna 59-60 samt not 1 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

#### Beskrivning av området

SAS har under räkenskapsåret 2022/23 fortsatt arbetet med transformationsplanen SAS FORWARD som bolaget lanserat för att kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig aktör i den globala flygbranschen. För att påskynda genomförandet av viktiga delar av SAS FORWARD-planen ansökte SAS och vissa av dess dotterbolag om ett frivilligt chapter 11-förfarande i USA den 5 juli 2022 och en viktig milstolpe nåddes i denna process under det fjärde kvartalet 2022/23 då det vinnande budkonsortiet för SAS exitfinansiering offentliggjordes.

Som framgår på sidan 60 i förvaltningsberättelsen och i not 1, betonar SAS att det inte finns några garantier för att SAS FORWARD kommer att slutföras framgångsrikt genom chapter 11-processen. Det anges också att om den förväntade ansvars-fördelningen, konvertering av skuld och ny kapitalanskaffning inte slutförs som planerat, kommer SAS inte att kunna bära den befintliga kapitalstrukturen och nuvarande likviditetsnivåer, och det kan inte uteslutas att SAS kan bli oförmöget att möta dess förpliktelser när de förfaller på längre sikt.

#### Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi läst och utvärderat underliggande dokumentation för transformationsplanen och chapter 11-processen, inklusive status och redovisningsmässiga effekter av omförhandling av leasingavtal som hittills överenskommit och som är beroende av den amerikanska domstolens slutliga godkännande. Vidare har vi granskat dokumentationen och redovisningen i samband med DIP-finansieringen samt koncernens likviditetsprognos.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om SAS transformationsplan och chapter 11-processen som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

### Värdering av anläggningstillgångar samt moderbolagets andelar i koncernföretag

Se not 10-13 och redovisningsprinciper på sidan 102 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

#### Beskrivning av området

Koncernen redovisade per den 31 oktober 2023 immateriella och materiella anläggningstillgångar samt nyttjanderättstillgångar om totalt 32 029 MSEK. Det redovisade värdet har varit föremål för en nedskrivningsprövning vilken innehåller både komplexitet och betydande inslag av bedömningar. Nedskrivningsprövning har gjorts för respektive kassagenererande enhet, eller grupp av enheter, vilket för koncernen utgörs av en enhet.

Prövningen innefattar att koncernen måste göra framtidsbedömningar baserat på antagande om verksamhetens interna och externa förutsättningar och planer. Exempel på sådana bedömningar är framtida kassaflöden, vilka bland annat kräver antaganden om framtida utveckling och marknadsförutsättningar.

Ett annat viktigt antagande är vilken diskonteringsränta som ska användas för att återspegla marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde samt de särskilda risker som verksamheten står inför. Förändringar i dessa antaganden och bedömningar kan få en betydande effekt på koncernens resultat och finansiella ställning.

Moderbolaget redovisade per den 31 oktober 2023 andelar i koncernföretag om 7 173 MSEK. En nedskrivningsprövning görs även av värdet på andelarna, med samma teknik och ingångsvärden som beskrivits ovan för immateriella och materiella anläggningstillgångar samt nyttjanderättstillgångar.

#### Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi bedömt huruvida nedskrivningsprövningarna är upprättade i enlighet med den teknik som föreskrivs.

Vidare har vi bedömt rimligheten i antaganden om prognosticerade framtida kassaflöden samt den använda diskonteringsräntan genom att ta del av och utvärdera koncernens skriftliga dokumentation och prognoser. En central del i vårt arbete har även varit att ta del av koncernens känslighetsanalys av värderingen för att kunna bedöma hur rimliga förändringar i antaganden kan påverka värderingen. Vi har involverat våra värderingsspecialister i revisionen, främst vad gäller antaganden kring avkastningskrav med koppling till externa marknader.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om nedskrivningsprövningen som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> Revisionsberättelse

### *Redovisning av passagerarintäkter inkluderande kontraktsskulder för ännu ej utnyttjade biljetter och lojalitetsprogram*

Se not 2 och 24 samt redovisningsprinciper på sidan 103 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

#### **Beskrivning av området**

Koncernen redovisar passagerarintäkter om 32 236 MSEK för räkenskapsåret 2022/23, samt skulder för ännu ej utnyttjade biljetter om 6 676 MSEK och lojalitetsprogram om 1 529 MSEK per den 31 oktober 2023.

Passagerarintäkter skuldförs från försäljningstillfället tills dess att flygtransporten för passageraren har påbörjats. Vid avgång av en flygtransport redovisas intäkter i resultaträkningen. Dessutom redovisas flygbiljetter, där det bokade flygdatumet passerats och som inte bedöms komma att nyttjas av passageraren, som intäkter. Baserat på historiska utfall och säsongsvariationer görs en regelbunden bedömning för att uppskatta värdet på biljetter, där det bokade flygdatumet har passerats, och som väntas förfalla innan användning. Redovisning av intäkter relaterade till uppskattade förfallna biljetter resulterar i en motsvarande minskning av skulden för ännu ej utnyttjade biljetter.

Vidare har koncernen ett lojalitetsprogram, Eurobonus. Poäng som intjänas av medlemmar i programmet skuldförs i balansräkningen tills de nyttjas eller förfaller. Skuldens värde beror av antal poäng som innehas av medlemmar och det uppskattade verkliga värdet per poäng justerat för förväntade framtida förfall av poäng. Poäng som väntas förfalla innan inlösen redovisas som intäkter med en motsvarande minskning av skulden för lojalitetsprogram.

Redovisning av intäkter och förändringar i kontraktsskulder relaterade till förfall av biljetter och lojalitetsprogrammet baseras på ett antal komplexa antaganden. Volatilitet eller felaktigheter vid fastställandet av dessa antaganden kan leda till betydande effekter på koncernens resultat och finansiella ställning.

### *Redovisade värden av flygplan och avsättningar för större underhåll av leasade flygplan*

Se not 11 och 26 samt redovisningsprinciper på sidorna 101 och 104 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

#### **Beskrivning av området**

Det redovisade värdet för flygplan i koncernen uppgick per den 31 oktober 2023 till 8 849 MSEK och avsättningar för större underhåll av leasade flygplan och motorer uppgick till 3 699 MSEK.

Bolagets flygplan indelas i olika komponenter och med ett bedömt restvärde. Motorer skrivs av utifrån nyttjande och större underhållskostnader för de olika komponenterna aktiveras och skrivs av fram till nästa bedömda större underhållstillfälle. För större underhållskostnader av leasade flygplan och motorer görs löpande avsättningar som tas i anspråk när underhållet sker eller flygplanet återlämnas.

Koncernens bedömningar för avskrivningstider, restvärden och större underhållskostnader för motorer och andra flygplans-komponenter är komplexa i sin natur. Förändringar i dessa antaganden och bedömningar kan få en betydande effekt på koncernens resultat och finansiella ställning.

#### **Hur området har beaktats i revisionen**

I vår revision har vi bedömt riskerna i processerna för redovisning av passagerarintäkter samt skulder för ännu ej utnyttjade biljetter och lojalitetsprogram. Vi har utvärderat design och implementering av interna kontroller relaterade till de uppskattningar som görs såväl som gränssnittet mellan system för att härleda data som används i dessa uppskattningar.

Vi har bedömt rimligheten i de modeller som koncernen använder för att utveckla dessa uppskattningar och deras påverkan på tillhörande konton. Denna bedömning inkluderar att verifiera de uppgifter som använts som bas för uppskattningarna och riktigheten i gjorda beräkningar.

För uppskattningen av verkligt värde per poäng i lojalitetsprogrammet före beaktande av förfallna poäng, har vi utvärderat de nyckelantaganden som gjorts genom att jämföra med historiskt utnyttjandemönster och observerbara marknadsdata som till exempel jämförbara biljettpriser. För antaganden kring framtida förfall av biljetter och poäng har vi bedömt koncernens noggrannhet i prognoser genom att jämföra tidigare uppskattningar mot utfall. Vi har utvärderat dessa antaganden mot historiska trender och framtida förväntningar. Vi har också stämt av gjorda uppskattningar mot relaterade konton i resultat- och balansräkningen.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om passagerarintäkter och relaterade kontraktsskulder som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

#### **Hur området har beaktats i revisionen**

I vår revision har vi utvärderat design och implementering av interna kontroller relaterade till bestämmande och beräkningar av komponentavskrivningar och avsättningar för underhåll. Detta inkluderar utveckling och övervakning av flygtimmar och flygcykler för motorkomponenter.

Vi har bedömt rimligheten i antaganden för nyttjandeperioder, komponenter och restvärden avseende flygplan och stämt av dessa antaganden med faktiska redovisade värden på flygplanskomponenter och tillhörande avskrivningar redovisade i resultaträkningen.

För att bedöma fullständigheten och riktigheten i avsättningar för större underhåll av leasade flygplan har vi utvärderat koncernens beräkningar och tillhörande redovisning på stickprovbasis genom inspektion av leasingavtal, marknadsvärden, flygtimmar och flygcykler.

Vi har också utvärderat upplysningarna om flygplan samt avsättningar för större underhållskostnader för leasade flygplan som ingår i årsredovisningen och koncernredovisningen.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

### **Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen**

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-56 och 146-157. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

#### **Styrelsens och verkställande direktörens ansvar**

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller

koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

#### **Revisorns ansvar**

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses

vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de

eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### Revisorns granskning av förvaltning och förslag till disposition av bolagets vinst eller förlust

#### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för SAS AB för räkenskapsåret 2022-11-01—2023-10-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar

styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

#### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

#### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela

revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

### Revisorns granskning av Esef-rapporten Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en granskning av att styrelsen och verkställande direktören har upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering (Esef-rapporten) enligt 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden för SAS AB för räkenskapsåret 2022-11-01—2023-10-31.

Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet.

Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

### Grund för uttalande

Vi har utfört granskningen enligt FARs rekommendation RevR 18 Revisorns granskning av Esef-rapporten. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till SAS AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

### Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

[> Revisionsberättelse](#)

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar International Standard on Quality Management 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar vi de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen validering av att Esef-rapporten upprättats i ett giltigt XHTML-format och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida koncernens resultat-, balans- och egetkapitalräkningar, kassaflödesanalys samt noter i Esef-rapporten har märkts med iXBRL i enlighet med vad som följer av Esef-förordningen.

**Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten**

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 77-92 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

KPMG AB, Box 382, 101 27, Stockholm, utsågs till SAS ABs revisor av bolagsstämman den 16 mars 2023. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 6 februari 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson  
Auktoriserad revisor



## OPERATIONELLA NYCKELTAL

	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2018-2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016	2014-2015	2013-2014	2013
	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Jan-okt
<b>Övrigt</b>											
> Operationella nyckeltal											
<b>Passagerartrafikrelaterade nyckeltal</b>											
EU-taxonomi											
Antal beflugna destinationer, linjetrafik	125	124	108	121	127	125	123	118	119	125	150
Antal flygningar, linjetrafik	216 919	183 504	99 821	149 608	287 969	291 908	298 100	297 481	293 898	294 679	402 460
Ekonomisk											
Antal passagerare, totalt (000) <sup>1</sup>	23 681	17 868	7 585	12 610	29 761	30 082	30 065	29 449	28 884	29 408	30 436
Antal passagerare, linjetrafik (000)	22 726	17 029	7 380	12 315	28 451	28 794	28 625	27 738	26 941	27 061	28 057
Definitioner											
Offererade säteskm, totalt (milj.) <sup>1</sup>	42 566	34 371	17 253	23 365	52 371	52 781	52 217	48 620	44 289	45 158	44 629
Offererade säteskm, linjetrafik (milj.)	39 736	31 688	16 585	22 357	48 471	49 023	48 303	44 956	40 877	40 971	40 583
Aktieägarinformation											
Betalda passagerararm, totalt (milj.) <sup>1</sup>	32 553	24 317	8 256	14 127	39 375	39 946	40 078	36 940	33 781	34 714	33 451
Destinationer											
Betalda passagerararm, linjetrafik (milj.)	29 964	22 058	7 748	13 259	35 825	36 496	36 360	33 508	30 561	30 686	29 650
Kabinfaktor, totalt (%) <sup>1</sup>	76,5	70,7	47,9	60,5	75,2	75,7	76,8	76,0	76,3	76,9	75,0
<b>Viktrelaterade nyckeltal</b>											
Offererade tonkm, ATK, totalt (milj. tonkm)	5 562	4 495	2 275	3 052	6 797	6 859	6 746	6 179	5 553	5 617	5 527
Offererade tonkm, linjetrafik (milj. tonkm)	5 176	4 126	1 314	2 436	6 302	6 372	6 251	5 741	5 132	5 119	5 042
Offererade tonkm, övrigt (milj. tonkm)	387	369	112	150	495	487	495	437	421	498	485
Betalda tonkm, RTK, totalt (milj. tonkm)	3 599	2 766	1 091	1 649	4 645	4 808	4 819	4 404	3 989	4 067	3 930
Passagerare och överviktsbagage (milj. tonkm)	3 239	2 420	820	1 401	3 907	3 964	3 976	3 666	3 354	3 446	3 308
Total lastfaktor, totalt (%)	64,7	61,5	47,9	54,0	68,4	70,1	71,4	71,3	71,8	72,4	71,1
Trafikintäkt/betald tonkm (SEK)	10,7	10,67	10,60	10,43	8,68	8,40	7,99	8,11	8,92	8,34	9,53
<b>Nyckeltal för kostnader och effektivitet</b>											
Enhetskostnad	0,97	0,96	1,00	1,15	0,78	0,72	0,69	0,70	0,79	0,75	0,80
Betald flygbränslekostnad inkl hedging, snitt (USD/ton)	1 012	1 166	728	1 017	750	675	566	583	757	978	1 093
<b>Intäktsrelaterade nyckeltal</b>											
Passagerarintäkt/betald passagerararm, linjetrafik, yield (SEK)	1,08	1,05	1,08	1,05	0,97	0,93	0,90	0,91	1,00	0,94	1,07
Passagerarintäkt/offererade säteskm, linjetrafik, (SEK)	0,81	0,73	0,51	0,62	0,73	0,70	0,68	0,68	0,75	0,70	0,78

<sup>1</sup>) Total produktion, vilket inkluderar reguljärtrafik, charter, ad hoc-flygningar och så kallade bonusresor m.m, vilket gör att siffrorna avviker från de publicerade trafikalen.

Definitioner och begrepp se sid 154-155.

Fortsättning Operationella nyckeltal

	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2018-2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016	2014-2015	2013-2014	2013
	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Nov-okt	Jan-okt
<b>Övrigt</b>											
> Operationella nyckeltal											
EU-taxonomi											
Ekonomisk											
tioårsöversikt											
Definitioner											
Aktieägarinformation											
Destinationer											
<b>Miljönyckeltal</b>											
CO <sub>2</sub> , gram/passagerarkm <sup>1</sup>	86	90	118	111	95	95	96	99	101	100	104
CO <sub>2</sub> , gram/offerade säteskm, totalt	55	54	52	59	62	63	65	67	69	70	70
<b>Scandinavian Airlines specifika nyckeltal</b>											
Marknadsandel, till, från och inom Skandinavien, (%)	29	25	30	36	32	32	31	31	32	33	32
Yield, valutajusterad förändring, (%)	-0,2	-6,9	6,8	8,6	3,2	1,6	-2,9	-7,7	4,0	-7,4	-0,4
PASK, valutajusterad förändring, (%) <sup>2</sup>	8,1	38,7	-15,8	-12,8	2,5	0,5	-1,9	-8,0	3,8	-5,8	-3,2
Total enhetskostnad, förändring, (%)	-4,4	-19,3	14,2	46,4	7,7	2,2	-3,5	-11,1	-3,8	-2,2	-6,0
Antal dagliga avgångar, linjetrafik, årligt snitt	594	503	273	405	789	800	817	813	805	807	791
Antal flygplan i trafik <sup>3</sup>	134	134	129	135	158	157	158	156	151	156	151
Flygplan, blocktimmar/dag	8,5	7,5	5,7	6,9	9,3	9,6	9,6	9,3	8,8	9,0	8,7
Piloter, heltidstjänster	781 <sup>5</sup>	805	779	989	1 285	1 273	1 345	1 300	1 228	1 396	1 413
Piloter, blocktimmar/år	586 <sup>5</sup>	542	397	377	637	687	686	681	688	685	665
Piloter, personalkostnad, MSEK <sup>4</sup>	1 877 <sup>5</sup>	1 855	1 732	2 301	2 536	2 580	2 435	2 489	2 370	2 459	2 584
Kabinpersonal, heltidstjänster	1 467 <sup>5</sup>	1 475	1 294	1 183	2 516	2 522	2 635	2 574	2 325	2 564	2 607
Kabinpersonal, blocktimmar	746 <sup>5</sup>	704	589	530	734	771	777	759	762	762	721
Kabinpersonal, personalkostnad, MSEK <sup>4</sup>	1 276 <sup>5</sup>	1 164	756	1 185	1 738	1 767	1 613	1 647	1 546	1 587	1 769
Regularitet, (%)	98,3	95,8	98,6	98,8	97,5	98,0	98,9	98,4	98,7	99,0	98,8
Punktlighet, (%) inom 15 min	71,4	75,3	85,9	87,9	80,3	77,7	83,6	83,9	87,9	88,4	86,2
Kundnöjdhet, CSI	69	68	70	73 <sup>6</sup>	72	70	72	73	74	72	71

1) Koldioxidutsläpp per passagerarkilometer som omfattar samtliga passagerare ombord på samtliga genomförda flygningar (linjetrafik, charter etc.). Metodjusterat från 2012/2013.

2) Avser RASK före räkenskapsåret 2013/2014.

3) Inklusive wet lease.

4) Exklusive omstruktureringskostnader.

5) Gäller för SK plattformen.

6) Mätperiod från november 2019 till februari 2020.

Definitioner och begrepp se sid 154-155.

**EU-TAXONOMI**

**ANDEL AV OMSÄTTNINGEN FRÅN PRODUKTER ELLER TJÄNSTER SOM ÄR FÖRKNIPPADE MED EKONOMISKA VERKSAMHETER SOM ÄR FÖRENLIGA MED TAXONOMIKRAVEN – UPPLYSNINGAR SOM OMFATTAR ÅR 2022/2023**

Övrigt

Operationella nyckeltal

> EU-taxonomi

Ekonomisk tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absolut omsättning (3)	Andel av omsättningen (4)	Kriterier för väsentligt bidrag							Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)					Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år 2021/2022 (18)	Taxonomi-möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)		
				Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Förroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Förroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)				Minimiskyddsåtgärder (17)	
		MSEK	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	Ja/nej	Ja/nej	Ja/nej	Ja/nej	Ja/nej	Ja/nej	Ja/nej	Procent	E	T

**A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN**

<b>A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter</b>																				
<b>De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)</b>		0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %	-	-	-
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																				
Tillverkning av flygplan	CCM.3.21	187	0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	-	-
Passagerar- och godstransport	CCM 6.19	38 507	92 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	-	-
Markttjänstverksamhet inom lufttransporter	CCM 6.20	83	0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	-	-
Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	65	0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							0,20 %	-	-	-
<b>Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		38 842	92 %														0,20 %	-	-	-
<b>Totalt (A.1+A.2)</b>		38 842	92 %														-	-	-	-

**B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN**

<b>Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)</b>		3 201	8 %
<b>Totalt (A+B)</b>		42 043	100 %

Största delen av SAS intäkter ligger i linje med EU-taxonomin ekonomiska aktiviteter, inklusive 3.21. Tillverkning av flygplan (relevant för SAS tekniska underhållsverksamhet, specifik för flygplansunderhåll), 6.19 Passagerare- och fraktflyg och 6.20. Markhanteringsverksamhet för lufttransporter.

En obetydlig del av SAS omsättning genereras av 7.7 Förvärv och ägande av byggnader, vilket också redovisades i förra årets rapport. SAS har inte initierat processer för att bedöma anpassningen av denna aktivitet eftersom den inte är en del av vår kärnverksamhet.

Övrigt

Operationella nyckeltal

> EU-taxonomi

Ekonomisk  
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

**ANDEL AV KAPITALUTGIFTERNA FRÅN PRODUKTER ELLER TJÄNSTER SOM ÄR FÖRKNIPPADE MED EKONOMISKA VERKSAMHETER SOM ÄR FÖRENLIGA MED TAXONOMIKRAVEN – UPPLYSNINGAR SOM OMFATTAR ÅR 2022/2023**

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absoluta kapitalutgifter (3) MSEK	Andel av kapitalutgifter (4) %	Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)						Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2021/2022 (18) Procent	Taxonomi-möjlig-görande verksamhet (19) E	Kategori omställnings-verksamhet (20) T
				Begränsning av klimatförändringar (5) J; N; N/EL	Anpassning av klimatförändringar (6) J; N; N/EL	Vatten (7) J; N; N/EL	Föreningar (8) J; N; N/EL	Cirkulär ekonomi (9) J; N; N/EL	Biologisk mångfald (10) J; N; N/EL	Begränsning av klimatförändringar (11) Ja/nej	Anpassning till klimatförändringar (12) Ja/nej	Vatten (13) Ja/nej	Föreningar (14) Ja/nej	Cirkulär ekonomi (15) Ja/nej	Biologisk mångfald (16) Ja/nej			

**A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN**

<b>A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter</b>																			
De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas kapitalutgifter (A.1)		0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																			
Passagerar- och godstransport	CCM 6.19	2,279	84%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									-	-
Markttjänstverksamhet inom lufttransporter	CCM 6.20	21	1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									-	-
<b>Kapitalutgifter hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		2 300	85%														0%	-	-
<b>Totalt (A.1+A.2)</b>		2 300	85%														-	-	-

**B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN**

<b>Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)</b>		417	15%
<b>Totalt (A+B)</b>		2 718	100%

CAPEX inkluderar investeringar relaterade till SAS kärnverksamhet och icke-försäljningsaktiviteter. SAS investerar i toppmodern teknik för låg- och nollutsläppsflygplan, och de tillhörande investeringarna kommer att betraktas som berättigade enligt taxonomin. Under 2024 kommer SAS att initiera anpassningsinitiativ och resultaten kommer att redovisas 2025 års års- och hållbarhetsredovisningen.

Övrigt

Operationella nyckeltal

> EU-taxonomi

Ekonomisk  
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

**ANDEL AV DRIFTSUTGIFTERNA FRÅN PRODUKTER ELLER TJÄNSTER SOM ÄR FÖRKNIPPADE MED EKONOMISKA VERKSAMHETER SOM ÄR FÖRENLIKA MED TAXONOMIKRAVEN – UPPLYSNINGAR SOM OMFATTAR ÅR 2022/2023**

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absolut driftsutgifter (3) MSEK	Andel av driftsutgifter (4) %	Kriterier för väsentligt bidrag							Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)					Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) driftsutgifter, år 2021/2022 (18) Procent	Taxonomi-möjliggörande verksamhet (19) Procent	Kategori omställningsverksamhet (20) Möjliggörande
				Begränsning av klimatförändringar (5) J; N; N/EL	Anpassning till klimatförändringar (6) J; N; N/EL	Vatten (7) J; N; N/EL	Förroreningar (8) J; N; N/EL	Cirkulär ekonomi (9) J; N; N/EL	Biologisk mångfald (10) J; N; N/EL	Begränsning av klimatförändringar (11) Ja/nej	Anpassning till klimatförändringar (12) Ja/nej	Vatten (13) Ja/nej	Förroreningar (14) Ja/nej	Cirkulär ekonomi (15) Ja/nej	Biologisk mångfald (16) Ja/nej			

**A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN**

A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																			
<b>Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.1)</b>		0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																			
Tillverkning av flygplan	CCM 3.21	3 754	90%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%	-	-
Passagerar- och godstransport	CCM 6.19	152	4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%	-	-
Markttjänstverksamhet inom lufttransporter	CCM 6.20	76	2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%	-	-
Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	160	4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%	-	-
<b>Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		4 142	99%														0%	-	-
<b>Totalt (A.1+A.2)</b>		4 142	99%														-	-	-

**B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN**

<b>Driftsutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)</b>		23	1%
<b>Totalt (A+B)</b>		4 165	100%

OPEX omfattar icke-aktiverade rörelseutgifter som är förknippade med SAS försäljning och icke-försäljningsrelaterade åtaganden, enligt definitionen av ekonomisk verksamhet som faller under EU-taxonomin. OPEX-kategorin är nära relaterad till underhålls- och reparationskostnader och inkluderar underhållsmaterial, personalkostnader som är underhållsspecifika och andra initiativ som är fokuserade på underhåll. Initiativ fokuserade på underhåll kommer att beskrivas i anpassningsinitiativ som börjar 2024.



## EKONOMISK TIOÅRSÖVERSIKT

	2023	2022	2021 <sup>4</sup>	2020 <sup>2,4</sup>	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Övrigt</b>											
Operationella nyckeltal											
EU-taxonomi											
> Ekonomisk tioårsöversikt											
Definitioner											
Aktieägarinformation											
Destinationer											
<b>Resultaträkningar, MSEK</b>											
Intäkter	42 043	31 824	13 958	20 513	46 736	44 718	42 654	39 459	39 650	38 006	42 182
Rörelseresultat före avskrivningar	1 572	1 345	-570	-2 736	2 988	3 783	2 844	2 962	2 877	1 576	3 647
Avskrivningar och nedskrivningar	-4 440	-4 763	-4 817	-6 703	-1 924	-1 763	-1 635	-1 367	-1 446	-1 443	-1 658
Resultatandelar i intresseföretag	18	22	10	7	-10	35	4	39	37	30	25
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	13	-	-	0	-4	-21	-7	-	6	700
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	145	82	-143	2	112	479	995	265	777	-16	-118
Finansiella intäkter	1 068	219	214	806	172	129	148	91	124	102	50
Finansiella kostnader	-3 879	-4 733	-1 245	-1 408	-544	-609	-611	-553	-632	-1 130	-999
Resultat före skatt, EBT	-5 516	-7 846	-6 525	-10 097	794	2 050	1 725	1 431	1 417	-918	1 648
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-5 661	-7 941	-6 382	-8 565	786	2 136	1 951	939	1 174	-697	919
<b>Balansräkningar, MSEK</b>											
Anläggningstillgångar	43 308	49 303	44 928	44 634	22 281	21 127	20 252	19 319	18 512	18 291	18 600
Omsättningstillgångar, exklusive likvida medel	6 376	5 200	3 516	2 101	2 968	3 316	3 467	4 065	3 556	3 617	3 462
Likvida medel	6 160	8 654	4 268	10 231	8 763	9 756	8 836	8 370	8 198	7 417	4 751
Eget kapital	-6 110	762	6 416	10 023	5 372	7 268	8 058	6 026	6 339	4 907	3 226
Långfristiga skulder	33 588	38 596	30 032	28 321	13 525	12 011	9 363	9 822	10 275	10 384	10 173
Kortfristiga skulder	28 366	23 799	16 264	18 622	15 115	14 920	15 134	15 906	13 652	14 034	13 414
Balansomslutning	55 844	63 157	52 712	56 966	34 012	34 199	32 555	31 754	30 266	29 325	26 813
<b>Kassaflödesanalyser, MSEK</b>											
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 427	1 772	-4 756	-5 176	3 318	4 559	2 443	3 663	3 036	1 096	1 028
Investeringar	-4 012	-5 093	-4 105	-7 557	-6 207	-6 840	-7 315	-5 960	-4 306	-2 113	-1 877
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	4 173	5 842	2 568	370	1 627	4 161	7 228	3 345	3 193	1 632	1 644
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	2 531	2 521	-6 293	-12 363	-1 262	1 880	2 356	1 048	1 923	615	795
Nyemission hybridobligationer	-	-	-	6 000	1 474	-	-	-	-	-	-
Nyemission aktier	-	-	-	5 910	-	1 223	-	-	-	3 500	-
Upptagande lån	1 585	8 515	5 319	11 210	2 292	-	-	-	-	-	-
Amortering	-5 975	-6 179	-5 350	-7 602	-2 362	-	-	-	-	-	-
Inlösen av preferensaktier	-	-	-	-	-1 112	-2 579	-	-	-	-	-
Utdelning	-	-	-	-	-26	-228	-350	-350	-350	-175	-

	2023	2022	2021 <sup>4</sup>	2020 <sup>2,4</sup>	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Övrigt</b>											
Extern finansiering, netto	-645	-482	360	-1 683	3	621	-1 537	-530	-787	-1 275	1 171
Årets kassaflöde	-2 504	4 375	-5 964	1 472	-993	917	469	168	786	2 665	1 966
Operationella nyckeltal											
EU-taxonomi											
<b>&gt; Ekonomisk tioårsöversikt</b>											
Definitioner											
Aktieägarinformation											
Destinationer											
	<b>Finansiella nyckeltal och finansiella mått<sup>1,2</sup></b>										
EBIT-marginal, %	-6,4	-10,5	-39,4	-46,3	2,5	5,7	5,1	4,8	5,6	0,4	6,2
Avkastning på eget kapital, %	n/a	-261	-84	-538	14	22	18	24	18	-15	457
Avkastning på investerat kapital, % <sup>3</sup>	-7	-8	-13	-28	8	14	13	12	14	4	18
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA <sup>3</sup>	20,4x	23,3x	n/a	n/a	3,7x	2,7x	3,1x	3,2x	3,0x	4,2x	3,2x
Finansiell beredskap, % <sup>3</sup>	35	60	60	67	38	42	37	41	40	37	26
Soliditet, %	-11	1	12	18	16	21	25	19	21	17	12
Justerad soliditet, %	n/a	n/a	n/a	n/a	9	13	15	12	13	11	8
Finansiell nettoskuld, MSEK	32 634	33 657	26 770	18 899	328	-2 432	-2 799	-1 166	-726	1 102	4 567
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-1,89	-0,94	-0,16	0,33	10,12	16,11	13,28	7,12	8,10	3,66	33,70
Skuldsättningsgrad	-5,3	44,1	4,1	1,8	0,06	-0,33	-0,35	-0,19	-0,11	0,22	1,42
Justerad skuldsättningsgrad	n/a	n/a	n/a	n/a	4,70	2,70	2,28	3,08	2,65	3,14	5,13
Räntekostnader/genomsnittlig bruttoskuld, %	6,5	2,3	1,8	1,8	4,3	6,4	6,6	5,4	5,6	7,4	7,6
Räntetäckningsgrad	-0,5	-1,7	-4,4	-6,7	2,5	4,4	3,8	3,6	3,2	0,2	2,6

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 annan värdefull information. För definitioner, se avsnitt definitioner och begrepp. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedöms väsentliga att specificera finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor relations.

2) Nyckeltal från och med 2020 är inklusive IFRS16. Nyckeltalen från åren 2019 och tidigare bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS16 och har inte räknats om.

3) Nyckeltalen har beräknats i enlighet med en annan definition per 31 oktober 2020 och senare till följd av införandet av IFRS 16. Tidigare års nyckeltal har inte räknats om.

4) Omräkning har gjorts av år 2021 och 2020 enligt IFRS IC's agendabeslut gällande "cloud computing arrangement costs". Tidigare års nyckeltal har inte omräknats.

Avkastningsmått beräknas med intjäningsperiodens genomsnittliga balansposter. Till och med år 2019 beräknades avkastning på investerat kapital, justerad soliditet och justerad skuldsättningsgrad med kapitaliserade leasingkostnader, netto, varmed operationella leasingtaganden för flygplan beaktas.

Definitioner och begrepp, se sid 154-155.

## DEFINITIONER

### Övrigt

Operationella nyckeltal

EU-taxonomi

Ekonomisk  
tioårsöversikt

### > Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

### FINANSIELLA DEFINITIONER

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. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor relations.

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

**AOC (Air Operator Certificate)** – Flygoperativt tillstånd.

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

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

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

**Avkastning på investerat kapital (ROIC)** – Rörelseresultat justerat med teoretisk skatt i relation till genomsnittligt eget kapital och finansiell nettoskuld.

**Betalda passagerarkilometer (RPK)** – Se RPK.

**Betalda tonkilometer (RTK)** – Se RTK.

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

**Börsvärde** – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

**CAGR** – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

**CASK** – Se enhetskostnad.

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

**EBIT** – Rörelseresultat.

**EBIT-marginal** – EBIT dividerat med intäkterna.

**Justerad EBITDA** – Resultat före skatt, finansnetto, resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag och avskrivningar.

**Justerad EBITDA-marginal** – Justerad EBITDA dividerat med intäkterna.

**EBT** – Resultat före skatt.

**EES** – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

**Enhetsintäkt** – Se PASK.

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

**Finansiell beredskap** – Likvida medel, samt outnyttjade kreditfaciliteter med en löptid på minst tre månader, i relation till fasta kostnader och finansnetto, exklusive valutakursförändringar på leasingskulder. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personalkostnader och övriga externa kostnader under de senaste 12 månaderna.

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

**Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA** – Genomsnittlig finansiell nettoskuld i relation till justerad EBITDA.

**FTE** – Medelantal anställda.

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

**ICAO** – International Civil Aviation Organization. FNs fackorgan för internationell civil luftfart.

**Interline-intäkter** – Biljettavräkning mellan flygbolag.

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

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

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

**Kapitalandelsmetoden** – Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade över- respektive undervärden.

**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 – netto, 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 IFRS 16 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.

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

**PASK (Enhetsintäkt)** – Passagerarintäkter dividerat med ASK (reguljär).

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

**Regularitet** – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

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

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

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

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

**Rörelsekapital** – Summan av ej räntebärande omsättningstillgångar och ej räntebärande finansiella anläggningstillgångar exklusive kapitalandelar i intresseföretag och

andra värdepappersinnehav minus ej räntebärande skulder.

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

**Skuldsättningsgrad** – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

**Soliditet** – Eget kapital i relation till balansomslutning.

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

**Total kabinfaktor** – RTK dividerat med ATK.

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

**Wet lease-avtal** – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

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

## HÅLLBARHETSDEFINITIONER

### Övrigt

Operationella nyckeltal

EU-taxonomi

Ekonomisk  
tioårsöversikt

### > Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

**Arbetsolycka** – är skador som medarbetare råkar ut för av misstag på grund av en plötslig, oväntad och yttre incident, och som leder till minst en dags frånvaro.

**Biobränslen** – är fasta eller flytande bränslen av biologiskt ursprung. Flytande bränslen till fordons-/fartygs-/flygplansmotorer. De anses koldioxidneutrala i olika hög grad. EU:s direktiv 2009/28/EG om förnybara energikällor och direktiv 2003/30/EG om biodrivmedel definierar EU:s mandat om biobränslen och grad av koldioxidneutralitet.

**Buller** – innebär miljömässigt skadliga, oönskade ljud. Miljöpåverkan från flygtrafiken i form av buller är främst en lokal fråga. Buller beskrivs och mäts vanligen i dB(A), en A-viktad bullernivå.

**Cargotonkilometer** – inkluderar all frakt och post (i metriska ton) multiplicerat med storcirkeldistansen flugen för alla genomförda flygningar.

**CDP** – är en ideell välgörenhetsorganisation som har ett globalt informationssystem för investerare, företag, städer, länder och regioner för hantering av deras miljöpåverkan. Läs mer på <http://www.cdp.net>.

**CFC** – är en grupp klorfluorkarboner som även kan innehålla väte och/eller bromid. En klass stabila kemiska föreningar mest kända under handelsnamnen Freon eller Halon. Det är förbjudet att tillverka dem enligt Montreal-protokollet på grund av att de förstör ozonskiktet. Flyget har dock undantag och får använda dem i kritiska lägen på grund av brist på godkända alternativ. Forskning för att hitta alternativ pågår.

**CO<sub>2</sub>** – koldioxid (se definition).

**CO<sub>2</sub> passagerare eller godsandel** – är mängden koldioxidutsläpp från passagerar- eller godstransporter.

**CSR** – Företagets sociala ansvar (Corporate Social Responsibility)

**dB** – Decibel, en logaritmisk måtenhet som uttrycker storleken på en fysisk kvantitet i förhållande till en specificerad eller underförstådd referensnivå.

**Externa miljörelaterade kostnader** – är summan av miljöavgifter och miljörelaterade avgifter och skatter.

**Fossila bränslen** – är bränslen som består av organiskt kol och väteföreningar i sediment eller underjordiska avlagringar, främst kol, olja och naturgas.

**Global Compact** – är en utmaning från FN:s före generalsekreterare Kofi Annan till företag och industri att följa tio principer för mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter, miljö och korruptionsbekämpning som de formuleras av FN. [www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)

**GRI** – Global Reporting Initiative är en organisation som ger företag och organisationer ett globalt ramverk för hållbarhetsredovisning och därmed möjliggör jämförelser mellan företag ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org)

**Haloner** – Se CFC.

**Infrastrukturavgifter** – åläggs av infrastrukturens operatörer och är avsedda att täcka drifts- och kapitalkostnader för flygbolag och flygtrafikhantering.

**ISO 14000** – är en serie internationella miljöstandarder framtagna av det internationella standardiseringsorganet ISO. De allmänna vägledande principerna för ISO 14000 är identiska med dem i kvalitetsstandard ISO 9000.

**Jet A-1** – är den gemensamma flygbränslespecifikationen utanför Nordamerika. Jet A och Jet A-1 är mycket lika och i denna hållbarhetsrapport används termen "flygbränsle" för att beskriva bränsle som används av flygbranschen.

**Koldioxid (CO<sub>2</sub>)** – är en färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen.

**Kväveoxider** – (NOx) Bildas vid förbränning i flygplansmotorer. Den höga temperaturen och det höga trycket i flygplansmotorer gör att kvävet och syret i atmosfären reagerar med varandra. Det sker främst vid start och landning när motortemperaturen är som högst.

**Medelantal anställda** – definieras som medelantal anställda uttryckt i heltidstjänster, exklusive frånvaro, föräldradledighet och långtidssjukskrivning. Definitionen används också inom den finansiella rapporteringen. Ibland används termen FTE (Full Time Equivalent = heltidstjänster).

**Miljörelaterade avgifter** – är avgifter som åläggs av flygplatsoperatörerna för att motivera flygbolagen att köra flygplanen med hög klimat effektivitet med avseende på buller och andra utsläpp såsom kväveoxid samt tilläggsavgifter som åläggs av flygplatsoperatörerna för att undvika starter och landningar på natten.

**Miljörelaterade investeringar** – Investeringar i tillgångar för att förhindra eller minska miljöskador orsakade av verksamhet eller återställa miljön, och/eller som syftar till att uppfylla kommande strängare miljökrav.

**Miljörelaterade skatter** – Skatter som, till skillnad från andra bolagsskatter, motiveras av miljöskäl. Exempel är den miljömotiverade passageraravgiften i Storbritannien och de miljörelaterade koldioxidskatterna i Sverige och Norge.

**MRV** – Uppföljning, redovisning och verifiering av koldioxidutsläpp och produktion i tonkilometer i EU:s utsläppshandelsystem.

**NOx** – Kväveoxider (se definition).

**PK** – (används inom hållbarhetsredovisning) – passagerarkilometer, inkluderar alla passagerare (100 kg per passagerare med bagage) exklusive arbetande besättning multiplicerat med storcirkeldistansen flugen för alla genomförda flygningar.

**SAF** – Hållbart flygbränsle (Sustainable Aviation Fuel) är en term för bränsle till flyget som tillverkas på ett hållbart sätt och med hållbar råvara, med syfte att minska utsläppen av växthusgaser. Det omfattar biobränsle, men är inte begränsat till enbart biobränsle.

**SAFUG** – Sustainable Aviation Fuel Users Group, användare av hållbara flygbränslen. Organisation för flygbranschen som arbetar för att påskynda utveckling och kommersialisering av hållbara flygbränslen.

**Tonkilometer** – är antalet transporterade metriska ton passagerare och gods multiplicerat med flugen distans.

**Uppförandekoden** – är ett visst företags etiska regler och riktlinjer.

**Viktad bullerkontur** – beräknas utifrån antal starter per dag vid en viss flygplats, med avseende på de flygplanstyper som flygbolaget använder på den flygplatsen. Viktad bullerkontur anger området i km<sup>2</sup> som påverkas av buller på minst 85 dB(A) i samband med starter.

**Växthuseffekt** – Koldioxid och andra gaser fångar upp och sänder tillbaka solstrålar som annars skulle återgå till rymden. De flesta forskare är överens om att människans användning av fossila bränslen orsakar en global uppvärmning. Andra gaser som bidrar till växthuseffekten är klorfluorkarboner (se definition av CFC), metan och kväveoxid.

**Övrigt**

Operationella nyckeltal

EU-taxonomi

Ekonomisk  
tioårsöversikt

Definitioner

**> Aktieägarinformation**

Destinationer

## INVESTOR RELATIONS

SAS Investor Relations ansvarar för att tillhandahålla relevant information till och vara tillgänglig för samtal med aktieägare, analytiker och media.

**IR-kontakt**

Tel: +46 70 997 70 70

E-post: [investor.relations@sas.se](mailto:investor.relations@sas.se)

## ÅRSSTÄMMA 2024

**Delta på årsstämman**

SAS årsstämma äger rum den 18 mars 2024.

Den som önskar delta i årsstämman, antingen fysiskt eller genom poströstning ska anmäla sig. Detaljer om anmälningsförfarandet framgår av kallelsen till årsstämman.

## FINANSIELL KALENDER

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

7 mars 2024	Delårsrapport 1 (nov 2023-jan 2024)
18 mars 2024	Årsstämma
30 maj 2024	Delårsrapport 2 (feb 2024-apr 2024)
12 september 2024	Delårsrapport 3 (maj 2024-jul 2024)
12 december 2024	Bokslutskommuniké (nov 2023-okt 2024)
Januari/februari 2025	Års- och Hållbarhetsredovisning 2023/2024

För mer information se [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

## ÅRSREDOVISNING

SAS årsredovisningar och annan finansiell information finns tillgänglig på engelska och svenska på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

Övrigt

- Operationella nyckeltal
- EU-taxonomi
- Ekonomisk tioårsöversikt
- Definitioner
- Aktieägarinformation
- > Destinationer

SAS DESTINATIONER

- Hubbar
- Destinationer

