

SAS ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2019/2020

TRAVELERS FOR THE FUTURE



SAS

BÄSTA LÄSARE

Covid-19-pandemin har en dramatisk påverkan på näringslivet, människor, samhällen och världen som vi känner till den. Det var i mitten av mars som pandemins enorma omfattning blev tydlig, när världens länder började stänga sina gränser och införa strikta reserestriktioner, som i princip gjorde det omöjligt för flygbranschen globalt att fortsätta sin verksamhet och säkra viktiga förbindelser. Av alla påverkade branscher är flyget förmodligen den mest utsatta, drabbades hårt från dag ett och kommer förmodligen vara den sista branschen att helt återhämta sig efter krisen.

Vi befinner oss fortfarande mitt i pandemin med merparten av våra normala destinationer stängda eller under strikta reserestriktioner. Covid-19-krisen har självklart haft en stor påverkan på vår verksamhet, våra medarbetare och vårt resultat under räkenskapsåret 2019/2020. Det har varit ett år som saknar motstycke, men SAS medarbetare har visat på en stor motståndskraft, en förmåga att stötta de skandinaviska samhällena och en beslutsamhet att anpassa sig till en ny verklighet. Jag är övertygad om att SAS kommer att fortsätta att vara en viktig del av Skandinaviens infrastruktur även efter pandemin och bana väg för en mer hållbar framtid för hela branschen.



Rickard Gustafson
Vd och koncernchef
Stockholm, januari 2021



VERKSAMHET	MARKNAD OCH STRATEGI	FINANSIELLA INSTRUMENT	FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	RÄKENSKAPER	HÅLLBARHETSNOTER	ÖVRIGT							
Kort om SAS	4	Flygbranschens förutsättningar	13	SAS som investering	25	Förvaltningsberättelse	30	Koncernens finansiella rapporter	64	Hållbarhet	117	Operationella nyckeltal	141
SAS i siffror	5	Strategier för anpassning till en ny verklighet	14	Finansiella instrument och kapitalmarknaden	27	Utdelning, vinstdisposition och utsikter	47	Notöversikt	69	Miljö	120	Ekonomisk tioårsöversikt	143
Viktiga händelser under året	7	Det främsta flygbolaget för Skandinaviens frekventa resenärer	15	Bolagsstyrningsrapport	48	- Styrelse	59	Koncernens noter	70	Medarbetare	127	Definitioner	145
Vd-ord	9	Modern enhetlig Airbus-flotta	17	- Koncernledning	61	Moderföretagets finansiella rapporter	106	Moderföretagets noter	108	Verksamhet	129	Aktieägarinformation	147
		Konkurrenskraftig operativ modell	19			Underskrifter	109	Bestyrkande-rapport	138	Om denna rapport	132	Destinationer	148
		Globalt ledarskap inom hållbart flygresande	21			Revisionsberättelse	110			GRI-index	135		
		Så här skapar vi värde	23										

SAS ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2019/2020

SAS redovisar finansiell- och hållbarhetsinformation i en gemensam rapport: SAS års- och hållbarhetsredovisning 2019/2020. SAS lagstadgade årsredovisning omfattar förvaltningsberättelsen på sidan 29–62 samt de finansiella rapporterna på sidan 63–109. Hållbarhetsrapporteringen har upprättats i enlighet med GRI Standards, nivå Core och finns på sidan 116–137. Hållbarhetsrapporteringen omfattar även den lagstadgade hållbarhetsredovisningen i enlighet med årsredovisningslagen. Revisorns yttrande om årsredovisningen återfinns på sidan 110–115 och revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten och yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 138–139.

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

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



VERKSAMHET

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser
under året

Vd-ord

SKANDINAVIENS LEDANDE FLYGBOLAG

På SAS är vi övertygade om att resande påverkar oss som människor. Fantastiska idéer som leder till förändring kommer från dem som reser och upplever världen. Vi gör det möjligt genom att erbjuda smidig och trygg tillgång till världen. Med vårt beslutsamma arbete för ett mer hållbart flygresande, vill vi ge även kommande generationer möjligheten att fortsätta att uppleva den personliga utveckling som resande ger. We are travelers. For the future.

FLYGVERKSAMHET

SAS är Skandinaviens ledande flygbolag för smidiga flygresor till, från och inom Skandinavien. Flygverksamheten är vår kärnverksamhet som utförs av SAS Scandinavia, SAS Ireland och våra regionala produktionspartner.

FRAKTTJÄNSTER

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

MARKTJÄNSTER

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

TEKNISKT UNDERHÅLL

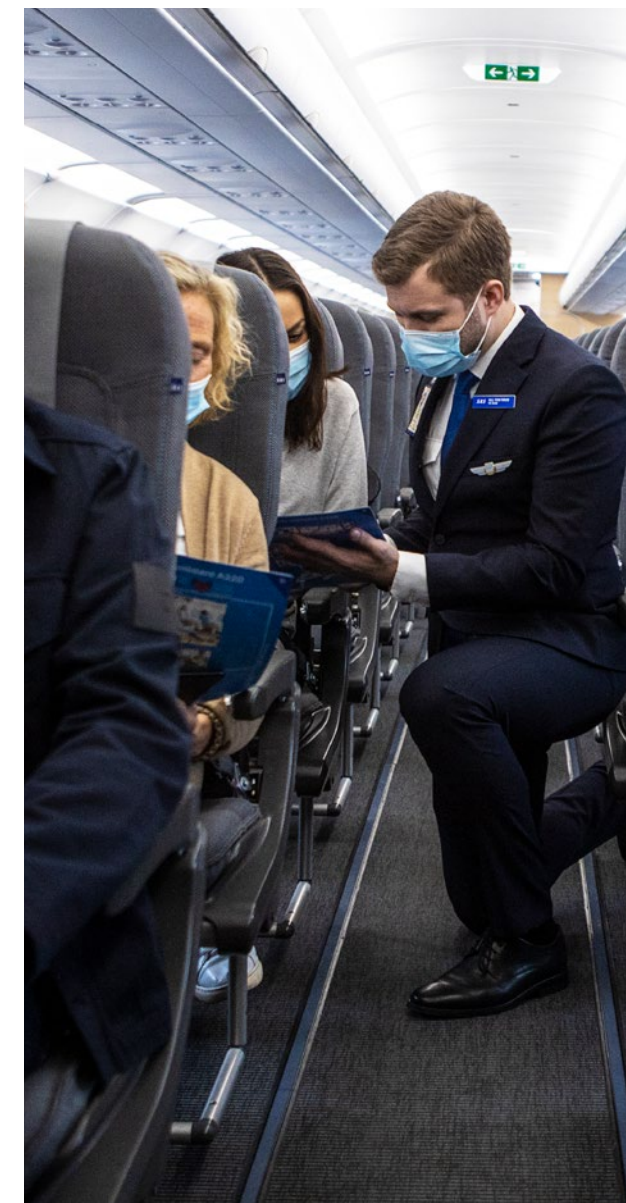
SAS Maintenance Production tillhandahåller tekniskt underhåll av flygplan och motorer vid sex flygplatser i Skandinavien för SAS och andra flygbolag.

EUROBONUS

EuroBonus är Skandinaviens största reserelaterade lojalitetsprogram och möjliggör närmare relationer med kunderna. EuroBonus har över 6 miljoner medlemmar och fler än 100 partner. Medlemmarna utgör en värdefull kunddatabas, som differentierar oss från konkurrenterna.

VÅR VISION:

Make life easier for Scandinavia's frequent travelers.



VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffrorViktiga händelser
under året

Vd-ord

SAS I SIFFROR

I början av året upplevde SAS en stor efterfrågan på företagets tjänster. Vi levererade en stabil drift och redovisade en ökning av passagerare, intäkter och total marknadsandel. Som en direkt följd av covid-19-pandemin och de införda reserestriktionerna rasade efterfrågan på flygresor och för räkenskapsåret 2019/2020 minskade intäkterna med -25,6 miljarder SEK. Trots att SAS omedelbart vidtog åtgärder och minskade kostnaderna med 33 % för att anpassa sig till en ny verklighet, uppvägde det inte den skarpa intäktsnedgången och gav ett resultat före skatt och jämförelsestörande poster som var 9,4 miljarder SEK lägre än föregående år.

12,6

Miljoner passagerare

20,5

Summa intäkter, miljarder SEK

-8,6Resultat före skatt
och jämförelsestörande
poster, miljarder SEK**87,9**

Punktighet, %

-57,2Minskning av CO₂, %**-33,1**Förändring i totala
rörelsekostnader, %

VERKSAMHET

Kort om SAS

[SAS i siffror](#)

Viktiga händelser under året

Vd-ord

FINANSIELLA MÅL OCH MILJÖMÅL

Vårt långsiktiga mål är att skapa värde för aktieägarna och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln. Under året justerades våra mål i enlighet med den reviderade affärsplanen och redovisningsstandarden IFRS 16 – för definitioner, se sidan 145.

AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC)*

Vår målsättning är att ROIC ska överstiga kapitalmarknadens genomsnittliga kapitalkostnad (WACC) över en konjunkturcykel, vilket är kravet för att SAS ska skapa aktieägarvärde. Målet är också kopplat till vår utdelningspolicy som anger att utdelning kan ges när värde skapats genom att ROIC överstiger WACC, se sidan 36.

FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDA*

Målet finansiell nettoskuld/EBITDA är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x) är i linje med SAS ambition att förbättra sin finansiella ställning, få en högre kreditrating och därmed sänka finansieringskostnaderna.

FINANSIELL BEREDSKAP*

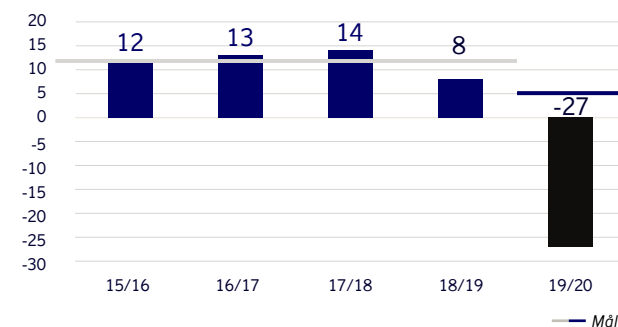
Vår målsättning är att den finansiella beredskapen för likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Målet är satt för att säkerställa en god nivå av likvida medel för att minska riskerna hänförliga till interna och externa händelser och för att uppfylla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

TOTALA KOLDIOXIDUTSLÄPP

SAS har satt upp det ambitiösa målet att minska sina totala koldioxidutsläpp med 25 % jämfört med 2005. Under året ökade vi takten och tidigarelade målet till 2025, från 2030. Det är i linje med SAS strävan efter ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande.

**Utfallet under 2014/2015–2018/2019 visas under den gamla definitionen och det gamla målet, medan 2019/2020 visas under den nya definitionen och det nya målet.*

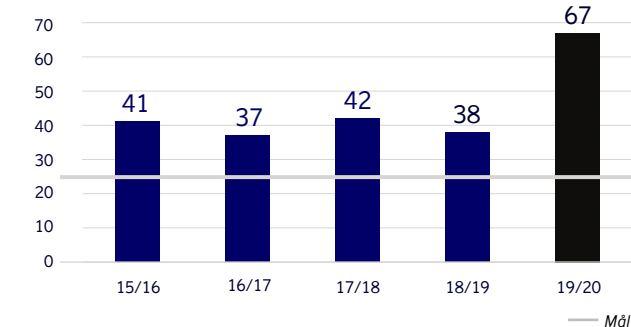
AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL, %



UTFALL

Den kraftiga nedgången i resultat före skatt till följd av covid-19-pandemin ledde till en ROIC på -27 %, långt under målet.

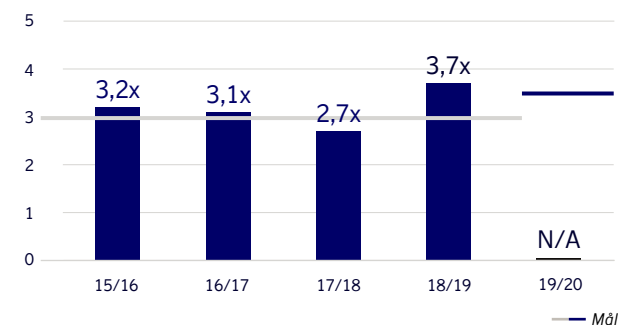
FINANSIELL BEREDSKAP, %



UTFALL

En hög likviditet som följde av rekapitaliseringen samt lägre fasta kostnader, ledde till en ökning av den finansiella beredskapen till 67 %.

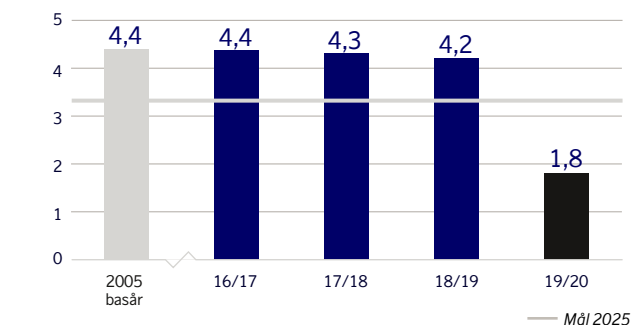
FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDA



UTFALL

Finansiell nettoskuld/EBITDA slutade på en negativ multipel om 9,2. Förändringen är hänförlig till en ökad finansiell nettoskuld och negativ EBITDA.

TOTALA KOLDIOXIDUTSLÄPP, MILJONER TON



UTFALL

Den stora minskningen av utsläpp beror till en övervägande del på covid-19-pandemin. Koldioxidutsläpp per ASK förbättrades med 5,3 % under samma period.

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

[Viktiga händelser under året](#)

Vd-ord

VIKTIGA HÄNDELSE R UNDER ÅRET

COVID-19-pandemin är en global händelse som saknar motstycke. Strikta reserestriktioner och ett ras i efterfrågan på flygresor fick stor påverkan på flygbranschen under 2020. För SAS har det gångna året kännetecknats av att vi har anpassat verksamheten till den nya situationen och säkrat förbindelserna i Skandinavien när det som bäst behövts.

OPERATIONELLT

KRAFTIGT MINSKAD TRAFIK

På grund av utbrottet av covid-19 och följande reserestriktioner, ställde SAS in större delen av sin trafik från och med mitten av mars, med en viss ökning av begränsad verksamhet under sommarmånaderna.

OUTSOURCING

I juli tecknade SAS avtal om outsourcing av marktjänster i Göteborg och Malmö, för att koncentrera verksamheten till de tre knutpunkterna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

NYA FLYGPLAN

Under året tog SAS emot flygplansleveranser av 13 A320neo, ett A321LR och fyra A350. När pandemin bröt ut senare leveranserna av flygplanen Airbus A320neo och A350-900, för att vara mer i linje med den förväntade återhämtningen av efterfrågan. Samtidigt fasades äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan ut i snabbare takt, för att fortsätta med flottaförnyelsen i enlighet med vår strategiska prioritering att ha en av Europas modernaste och mest bränsleeffektiva flygplansflottor. Eftersom en stor del av vår flotta har stått på marken under pandemin har vi prioriterat att använda våra nyaste och mest bränsleeffektiva flygplan i verksamheten.

FINANSIELLT

REKAPITALISERING

Trots stora insatser för att minska kostnaderna har covid-19-pandemin lett till ett behov av att åtgärda likvidsituationen och det negativa egna kapital som utbrottet har orsakat. Som en åtgärd implementerades en rekaptaliseringsplan som innehöll följande delar:

- En riktad emission av stamaktier om 2 miljarder SEK till den danska och svenska staten
- En företrädesemission av stamaktier uppgående till 4 miljarder SEK
- En emission av nya hybridobligationer om 5 miljarder SEK jämnt fördelat mellan den danska och svenska staten
- En emission av nya hybridobligationer om 1 miljard SEK till danska staten
- En konvertering av befintliga hybridobligationer om 1,5 miljarder SEK till stamaktier till 90 % av det nominella värdet
- En konvertering av en existerande senior obligation om 2,25 miljarder SEK till 0,6 miljarder SEK i stamaktier och till 1,6 miljarder SEK i en ny kommersiell hybridobligation

Totalt ökade rekaptaliseringsplanen likviditeten med 12 miljarder SEK, minskade skulderna med 2,25 miljarder SEK och stärkte eget kapital med 14,25 miljarder SEK.

KOSTNADS-MINSKNINGAR

Vi genomförde ett antal åtgärder för att anpassa kostnadsstrukturen till en marknad med lägre efterfrågan. De kort- och långsiktiga åtgärderna för att minska kostnaderna ledde till 33 % lägre totala rörelsekostnader.

NYTT AKTIEÄGARPROGRAM

I oktober lanserade SAS ett nytt aktieägarprogram med fördelaktiga rabatter till enskilda aktieägare som har minst 4 000 aktier och vissa andra förmåner för större ägare.

PRODUKT OCH ERBJUDANDE

TRYGGT RESANDE

Vi gör alltid vårt yttersta för att säkerställa passagerarnas trygghet och välbefinnande. Efter covid-19-utbrottet vidtog vi ytterligare försiktighetsåtgärder som krav på munskydd, nya rutiner för ombordstigning samt begränsad åtkomst till lounges och måltider ombord för att skapa bättre förutsättningar för social distansering.

ÅTERBETALNINGAR

På grund av pandemin har SAS tvingats ställa in större delen av sina flygningar från och med mitten av mars. Den här situationen, som saknar motstycke, ledde till ett extremt stort antal förfrågningar

om återbetalningar till kunderna och dessvärre långa ledtider. Ett flertal initiativ har införts för att förbättra processen, däribland möjligheter till självservice för resebyråer och resenärer, robotar för automatiserade lösningar där det är möjligt samt ytterligare personal för att hantera mer komplexa ärenden och nya voucher-lösningar.

FÖRLÄNGD TID FÖR MEDLEMSNIVÅER I EUROPLUS

SAS beslutade att förlänga tiden för medlemsnivåerna i EuroPlus med 12 månader för medlemmarna.



Sedan utbrottet av covid-19 har SAS vidtagit ytterligare åtgärder för att säkerställa passagerarnas trygghet och välbefinnande.

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

[Viktiga händelser
under året](#)

Vd-ord

ORGANISATION

KORTTIDSPERMIT-
TERINGAR

Från mitten av mars korttidspermitterades cirka 90 % av SAS medarbetare. Dessa permitteringar har varit avgörande för att optimera bemanningen och göra anpassningar utifrån efterfrågan.

UPPSÄGNINGAR

SAS minskade arbetsstyrkan med 5 000 heltidstjänster för att anpassa organisationen till en marknad med lägre efterfrågan. Det påverkade cirka 1 900 tjänster i Sverige, 1 300 i Norge, 1 700 i Danmark och 100 i övriga länder.

NYA MEDLEMMAR I
KONCERNLEDNINGEN

Charlotte Svensson utsågs till ny Chief Information Officer från den 1 februari 2020.

Magnus Örnberg utsågs till ny CFO för SAS från den 1 september 2020.

SAMHÄLLSNYTTA

SÄKERSTÄLLA VIKTIG
INFRASTRUKTUR

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

SPECIALFLYGNINGAR

SAS genomförde, för skandinaviska myndigheters räkning, fem specialflygningar för att få hem skandinaviska medborgare från länder som Peru, Brasilien och Pakistan.

LUFTBROAR FÖR
VIKTIGA MEDICINSKA
LEVERANSER

SAS bidrog med transporter med flyg för att få viktiga läkemedel och medicinsk utrustning till Skandinavien under pandemin.

STÖD TILL SAMHÄLLET

Under korttidspermitteringarna har engagerade medarbetare avlastat den hårt ansträngda sjukvårdssektorn, hjälpt till att genomföra allmänna covid-19-tester och ställt upp som vikarier i grundskolan.

HÅLLBARHET

KOLDIOXIDUTSLÄPP

Under året beslöt vi att öka takten i vårt arbete med att minska utsläppen, och vårt mål att minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % (jämfört med 2005) ska nu vara uppnått 2025, fem år tidigare än planerat.

Koldioxidutsläppen minskade med 57,2 % jämfört med motsvarande period föregående år. Den främsta orsaken var den minskade trafiken till följd av covid-19, men också leveranserna av nya flygplan, med 15–30 % lägre bränsleförbrukning jämfört med flygplanen de ersätter.

NY TEKNIK

Vi fortsatte att arbeta tillsammans med Airbus kring utvecklingen av nästa generations flygplan med låga eller inga utsläpp. SAS samarbetade också med Airbus om ett innovativt koncept där de aerodynamiska fördelarna med formationsflygning ska utvärderas under 2021.

BRÄNSLEEFFEKTIVITET

SAS fortsatte sitt arbete inom bränsleeffektivitet med big data och innovativa system för att stötta effektiviseringsåtgärderna.

HÅLLBARA
FLYGBRÄNSLEN

Under året förbrukade SAS cirka 670 ton biobränsle. Det omfattar det biobränsle som såldes till kunderna samt för att täcka inblandningskravet som infördes i Norge 1 januari 2020.

SAS har fortsatt att arbeta med flera intressenter för att påskynda kommersialiseringen av hållbara flygbränslen, såsom biobränslen.



Under pandemin bidrog SAS med transporter med flyg för att få viktiga läkemedel och medicinsk utrustning till Skandinavien.

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser
under året[Vd-ord](#)

2020 – ETT ÅR SOM SAKNAR MOTSTYCKE

Året påverkades kraftigt av pandemin och antalet passagerare och intäkter minskade dramatiskt, vilket ledde till den största förlusten i modern tid för SAS. Som en direkt reaktion på krisen som pandemin orsakade, inledde SAS en omfattande omställning för att säkerställa en mer hållbar framtid för vår verksamhet – både ekonomiskt och miljömässigt.

Hur har SAS påverkats av det här dramatiska året?

Vi inledde räkenskapsåret i november 2019 med kraftig medvind i form av hög efterfrågan, starka passagerarsiffror, ökade intäkter och förbättrade marknadsandelar. Men i mars 2020 förändrades situationen över en natt, när alla effekterna av covid-19-pandemin blev tydliga och snabbt ledde till nedstängningar, stängda gränser och hårda reserestriktioner. Hela flygbranschen drabbades hårt och SAS var inget undantag. Nästan hela vår flotta parkerades från slutet av mars och under hela april. Efterfrågan på flygresor började återhämta sig något under sommarsäsongen, för att plötsligt avstanna igen när den andra vågen av rapporterade fall av covid-19 kom under september och oktober. Det ledde till återinförda reserestriktioner och en kraftigt minskad efterfrågan.

Programmen för korttidspermitteringar från de skandinaviska staterna, har hjälpt till att behålla så många av våra medarbetare som möjligt. Korttidspermitteringarna gjorde det också möjligt för oss att skala upp och ner trafiken efter svängningarna

i efterfrågan. Men vi var ändå tvungna att genomföra uppsägningar av 5 000 heltidstjänster under året, ett nödvändigt steg för att framtidssäkra verksamheten.

Den framgångsrika rekapitaliseringen som slutfördes under räkenskapsårets sista kvartal var nödvändig för att kunna ta oss igenom dessa svåra tider. Stödet från våra största ägare – danska och svenska staten och Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse – tillsammans med våra andra investerare, har varit helt avgörande för oss. En stor andel av det statliga stödet ökade vår skuldsättning och måste självklart betalas tillbaka under de närmaste åren. Därför är det viktigt att vi levererar enligt vår omställningsplan och anpassar oss till nya marknadsförhållanden som präglas av en hög grad av osäkerhet och lägre efterfrågan.

Vad har ni lärt er av covid-19-pandemin hittills?

Den här krisen har försatt människor, samhällen och företag i en situation som saknar motstycke i modern tid. SAS reagerade omedelbart och började ställa om hela sin verksamhet. När efterfrågan försvann



Rickard Gustafson, Vd och koncernchef

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser
under året**Vd-ord**

minskade vi snabbt vår kapacitet och införde ett omfattande kostnadsbesparingsprogram. Vi parkerade en stor del av vår flotta och korttidspermitterade cirka 90 % av personalen. Trots det avslutade vi året med en förlust på över 10 miljarder SEK.

Våra resenärers och medarbetares trygghet och välbefinnande har alltid högsta prioritet för oss. SAS har under året sett över hela kundresan och infört vissa förändringar för att säkerställa en så trygg reseupplevelse som möjligt med tanke på omständigheterna. Vår flygplan var sedan tidigare utformad för att ha säkra luftcirkulationssystem och utrustade med effektiva HEPA-filtrer som kraftigt minskar risken för luftburna smittor. Dessutom anpassade vi våra rutiner på marken och i luften för att underlätta social distans, införde desinfektion oftare av mötesplatser och säkerställde att all personal och alla passagerare använder munskydd under resan.

En annan stor utmaning under året har varit den stora mängd återbetalningar som blev följd av den helt unika situationen. När pandemin slog till var vår kapacitet för återbetalningar inte utformad för ett så extremt stort antal återbetalningar för inställda flyg. Vi har under året arbetat hårt för att skala upp vår kapacitet för att hantera eftersläpningen, och mot slutet av året kunde vi bearbeta återbetalningar till kunderna i betydligt snabbare takt till följd av förbättrade digitala lösningar och förstärkt bemanning. Jag vill verkligen

rikta en ursäkt till de kunder som har påverkats av alltför långa ledtider. Jag vill också understryka att vi inte kommer att slå oss till ro förrän samtliga rättmätiga krav har tillgodosetts.

Vilka andra viktiga händelser för SAS vill du lyfta fram?

Trots de stängda gränserna fortsatte SAS att spela en viktig roll i samhället. I ett tidigt skede genomförde SAS specialflygningar för att få hem strandsatta skandinaviska medborgare från länder som Peru, Brasilien och Pakistan, samt säkerställde luftbroar för viktiga medicinska leveranser.

Jag är stolt över våra engagerade medarbetare för deras fantastiska insatser under det här turbulenta året. Tillsammans har vi arbetat hårt med de omställningsinitiativ som krävdes och vi har sett exceptionella exempel på hur kollegorna på SAS snabbt anpassat sig till svåra situationer. Ett av många exempel var när vår korttidspermitterade personal aktivt bidrog till att avlasta den hårt ansträngda sjukvården.

Den framgångsrika rekapitaliseringsprocessen var en viktig milstolpe, som krävde stora arbetsinsatser att genomföra. Det har lett till en förstärkt likviditet, som är viktig i dessa osäkra tider. Vi måste nu återgälda det förtroende som våra investerare har visat, genom att leva upp till våra effektiviseringsmål och även undersöka ytterligare förbättringar för att framtidssäkra

”Vårt målinriktade arbete mot en mer hållbar flygbransch, är viktigare än någonsin.”

verksamheten. Vi fortsätter att sträva efter större flexibilitet, högre produktivitet och en ökad kostnadseffektivitet för att anpassa oss till nya marknadsförhållanden.

Mot bakgrund av covid-19, hur går det med hållbarhetsarbetet?

Vårt målinriktade arbete mot en mer hållbar flygbransch, är viktigare än någonsin. Hela flygbranschen har ett ansvar att hitta en väg till en mer hållbar framtid. Det är precis lika viktigt nu som det var före pandemin.

Vi på SAS vill visa vägen. Vi har hittat ett sätt att kraftigt öka takten i vår omställning och tillkännagav det mest ambitiösa utsläppsmålet i flygbranschens historia – att minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % till 2025. En viktig del för att uppnå det målet är den pågående förnyelsen av flottan, där de nya Airbus-planen minskar koldioxidutsläppen med 15–30 % jämfört med de flygplan de ersätter. Under pandemin har vi fasat ut äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan i högre takt och kortat vägen betydligt mot en helt moderniserad flotta.

VERKSAMHET

Kort om SAS

SAS i siffror

Viktiga händelser
under året[Vd-ord](#)

Ökad användning av hållbart flygbränsle, som bio-bränsle, är en annan viktig del av vår ambition att minska koldioxidutsläppen. Utmaningen är att utbudet fortfarande är begränsat och priserna höga. Därför har SAS varit i kontakt med befintliga och potentiella leverantörer av hållbart flygbränsle för att diskutera inköpsavtal (offtake) och andra sätt att skapa incitament för en storskalig produktion av det efterfrågade bränslet.

”Flygresandet fyller en väldigt viktig funktion i samhället, genom att binda ihop företag, människor och kulturer på ett tidseffektivt sätt.”

Men vårt arbete för att uppnå noll utsläpp sträcker sig längre än så. Vi deltar också i olika partnerskap för att hitta möjligheter inom framväxande tekniker och samarbeten, bland annat inom koldioxidfångst och även med tågoperatörer för att säkerställa att SAS är första handsvalet för framtidens resenärer.

Med tanke på de nya marknadsförhållanden i branschen, hur ser du på flygets framtid?

Pandemin har förändrat förutsättningarna för flygbranschen i grunden genom restriktioner och en allmän oro för att resa. Men flygresandet fyller en väldigt viktig funktion i samhället, genom att binda ihop företag, människor och kulturer på ett tidseffektivt sätt. Flyget är också en grund för värdeskapande, arbetstrygghet, innovation och utveckling.

SAS säkerställer skandinaviska förbindelser, även i dessa oroliga tider och tillgång till flygresor innebär att skandinaviska företag kan blomstra och fortsätta att ha tillgång till globala kunder utan att behöva flytta verksamheten till andra länder.

Att resa berikar också våra liv. Det är fantastiskt att upptäcka nya platser, uppleva andra kulturer och utsätts för nya idéer. Jag tror att många, i likhet med mig själv, ser fram emot att kunna resa fritt igen.

Vilka möjligheter ser du när du blickar framåt?

Vi är uppmuntrade av framgången med att utveckla och distribuera vaccin mot covid-19. Däremot förväntar vi oss att återhämtningen för flygbranschen kommer att pågå fram till 2022 innan efterfrågan når mer normala nivåer, och att en återgång till läget före covid-19 kan ta ytterligare några år.

Jag vill tacka alla mina kollegor på SAS för deras kämpglöd och engagemang i dessa utmanande tider. Jag vill också tacka kunder, investerare och partners för deras tålamod och ovärderliga stöd under åren.

Flyget kommer fortsätta att spela en viktig roll i samhället och SAS förblir en viktig del av den skandinaviska infrastrukturen. Från alla oss på SAS, ser vi nu fram emot att hälsa er välkomna ombord snart igen!



MARKNAD OCH STRATEGI

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget för Skandinaviens frekventa resenärer

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

Globalt ledarskap inom hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

FLYGBRANSCHENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Under en stor del av räkenskapsåret 2019/2020 påverkades flygbranschen kraftigt av covid-19-pandemin och de reserestriktioner som följde. Osäkerheten när det gäller förändrade reserestriktioner, digitalisering och en allmän oro för att resa, kommer att påverka flygbranschen under många år framöver.

COVID-19-PANDEMINS PÅVERKAN PÅ FLYGBRANSCHEN

Covid-19-pandemin har en stor negativ påverkan på världsekonomin. Resebranschen är en av de sektorer som har drabbats hårdast och pandemin har orsakat en global kris för flyget. Det som började med reserestriktioner till Fastlandskina ledde snabbt till global oro för smitta, reserestriktioner, karantän och strikta rekommendationer mot icke-nödvändiga resor.

När de fulla effekterna av pandemin blev tydliga, ledde motåtgärder som social distansering, reserestriktioner, karantän och nedstängningar till en kraftig minskning av antalet passagerare och följaktligen intäkterna för alla flygbolag. Som en följd av de åtgärder som vidtogs av myndigheterna för att förhindra spridningen, har efterfrågan på internationella flygresor minskat dramatiskt från mitten av mars 2020.

OSÄKERHET PRÄGLAR MARKNADEN

Under sommarmånaderna ökade kundefterfrågan sakta. Men under hösten, med en ökning av smittspridningen av covid-19, infördes nya reserestriktioner som begränsade verksamheten.

Takten och förutsättningarna när världens länder återigen öppnas, kommer inte att vara samma i alla geografiska områden och regioner och osäkerheten förblir hög. Reserestriktionerna införs, tas bort och återinförs, ofta med kort varsel och utan samordning mellan olika länder, vilket leder till osäkerhet för kunderna. Som en följd görs både bokningar och avbokningar närmare avresedatum, vilket gör förutsägbarheten sämre och planeringen svårare för flygbolagen.

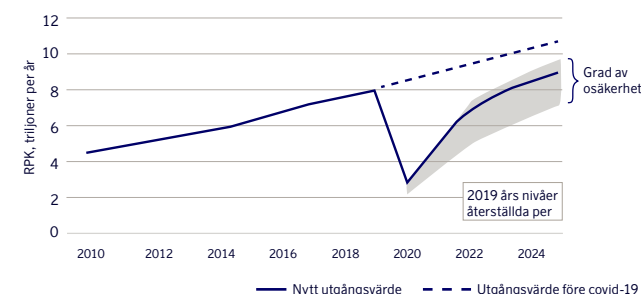
Efterfrågan framåt är i väldigt beroende av den globala utvecklingen av covid-19-pandemin och reserestriktionerna. Den globala ekonomiska nedgången fortsätter att påverka efterfrågan negativt. Affärsresandet förväntas minska, eftersom företagens resebudgetar är begränsade i och med att företagen fortsätter att befinna sig under ekonomisk press. Efterfrågan på affärsresor kan också påverkas negativt när digitala möten ersätter vissa fysiska möten. Efterfrågan på fritidsresande fortsätter att vara svag, som en följd av reserestriktioner för att dämpa smittspridning och oro för att smittas av covid-19 på olika destinationer. Även människors oro för att förlora jobbet och en stigande arbetslöshet kan ha en negativ effekt på fritidsresandet.

Som ett resultat av denna osäkerhet kommer de rådande marknadsförhållandena att påverka flygbranschen under flera år framöver. Enligt prognoser från International Air Transport Association (IATA) kommer inte passagerarnas efterfrågan att återgå till 2019 års nivåer förrän 2024.

FRAMÅTBlick

Vår uppfattning är att återhämtningen för flygbranschen kommer att pågå fram till 2022 innan efterfrågan når mer normala nivåer, med en återgång till nivåerna före covid-19 ytterligare några år senare. Denna uppfattning delas också av IATA.

RPK GLOBALT, TRILJONER PER ÅR



Källa: IATA, IATA Economics' Chart of the Week – Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand, 30 juli 2020.

MINSKNING AV ANTAL PASSAGERARE FRÅN SKANDINAVISKA FLYGPLATSER UNDER 2020

-59,9%

MINSKNING AV ANTAL ERBJUDNA SÄTEN I SKANDINAVIEN UNDER 2020

-45,5%

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens
förutsättningar

Strategier för anpassning
till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget
för Skandinaviens
frekventa resenärer

Modern enhetlig
Airbus-flotta

Konkurrenskraftig
operativ modell

Globalt ledarskap inom
hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

STRATEGIER FÖR ANPASSNING TILL EN NY VERKLIGHET

Mot bakgrund av den situation som uppkom till följd av covid-19-pandemin, har SAS justerat sina strategiska prioriteringar för att anpassa sig till en ny verklighet och för att ytterligare stärka sin framtida utveckling.

Strategierna syftar till att fortsätta vara förstahandsvalet för Skandinaviens frekventa resenärer, säkerställa full konkurrenskraft i vår operativa modell, säkerställa en modern enhetsflotta och visa prov på ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande.



DET FRÄMSTA FLYGBOLAGET
FÖR SKANDINAVIENS
FREKVENTA RESENÄRER



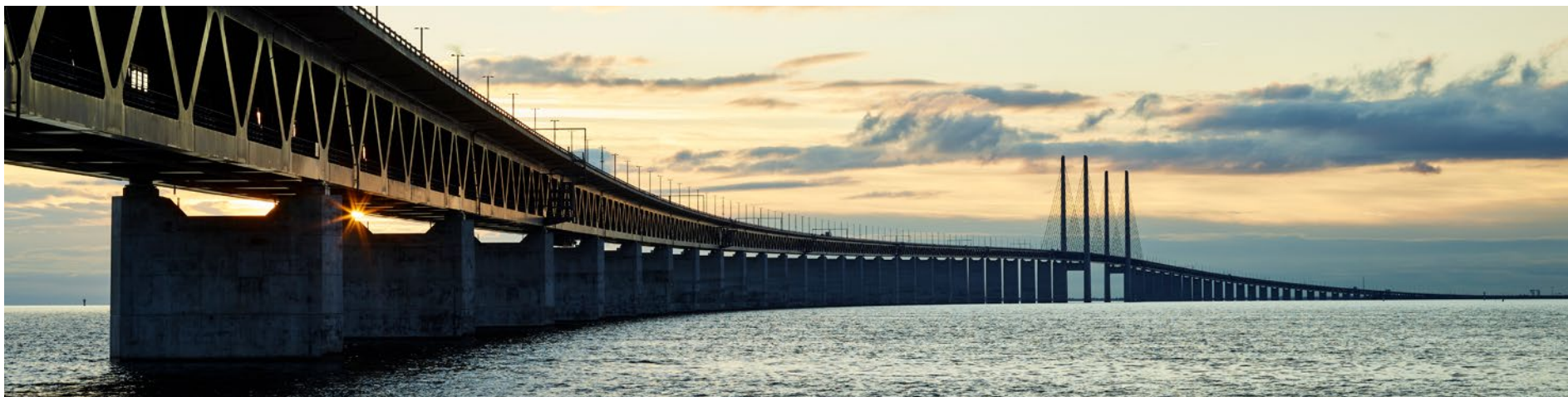
MODERN
ENHETLIG AIRBUS-
FLOTTA



KONKURRENSKRAFTIG
OPERATIV MODELL



GLOBALT LEDARSKAP
INOM HÅLLBART
FLYGRESANDE



MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens
förutsättningar

Strategier för anpassning
till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget
för Skandinaviens
frekventa resenärer

Modern enhetlig
Airbus-flotta

Konkurrenskraftig
operativ modell

Globalt ledarskap inom
hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

DET FRÄMSTA FLYGBOLAGET FÖR SKANDINAVIENS FREKVENTA RESENÄRER



SAS fortsätter att fokusera på Skandinaviens frekventa resenärer och att bibehålla sin starka marknadsposition i Skandinavien. För att vara förstahandsvalet av flygbolag, erbjuder vi det mest omfattande nätverket i Skandinavien samt attraktiva produkter och tjänster. Våra kunder kan också njuta av våra nya och energieffektiva flygplan, som erbjuder ett trevligare, bekvämare och mer hållbart sätt att resa.

Som Skandinaviens ledande flygbolag prioriterar SAS de främsta trafikflödena till, från och inom Skandinavien. Även under den pågående pandemin har de skandinaviska förbindelserna upprätthållits av SAS, som snabbt och effektivt kan öka och minska kapaciteten beroende på efterfrågan.

Vi följer löpande upp kundernas preferenser och kundnöjdheten för att se vad våra affärs- och fritidsresenärer uppskattar. Våra passagerare sätter höga betyg på kontakterna med våra medarbetare, liksom på flexibiliteten vi erbjuder vid biljettbokning samt en trygg reseupplevelse. Våra passagerares och medarbetares säkerhet är alltid högsta prioritet för oss, och på grund av covid-19-utbrottet vidtog ytterligare åtgärder för att säkerställa trygghet och välbefinnande under hela kundresan.

Vi erbjuder också passagerarna möjligheten till val, som att boka ett extra säte eller att lägga till bibränsle för att minska miljöpåverkan från sin resa.

För att ytterligare förstärka relationen till våra kunder, utvecklar vi fortlöpande Skandinaviens största lojalitetsprogram, EuroBonus. En av fördelarna är att alla SAS-biljetter för EuroBonus-medlemmar automatiskt koldioxidkompenseras, utan kostnad.

”Som Skandinaviens ledande flygbolag fortsätter vi att säkerställa skandinaviska förbindelser”



MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

[Det främsta flygbolaget för Skandinaviens frekventa resenärer](#)

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

Globalt ledarskap inom hållbart flygresande

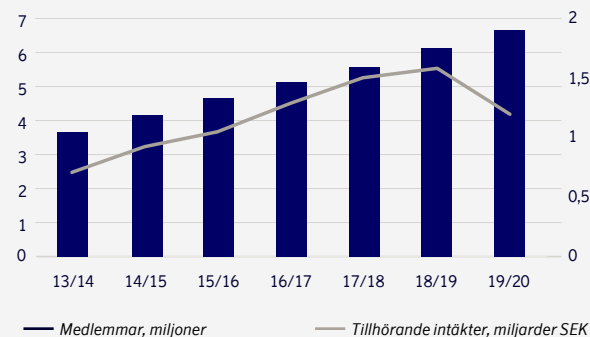
Så här skapar vi värde

STARK MARKNADSPPOSITION I SKANDINAVIEN

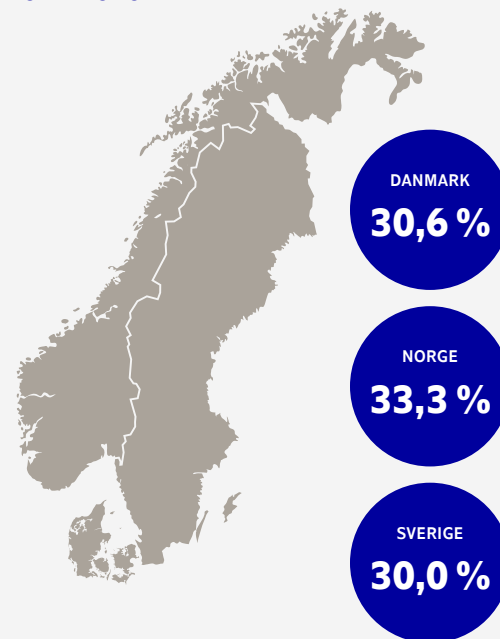
SAS fortsätter att fokusera på Skandinaviens frekventa resenärer för att bibehålla sin starka ställning i Skandinavien. Vi arbetar målmedvetet för att skapa det bästa erbjudandet till våra kunder, utveckla vårt nätverk och erbjuda mer hållbara produkter och tjänster.

Skandinaviens största lojalitetsprogram inom resor och upplevelser – EuroBonus

- SAS EuroBonus är avgörande för att ha en nära relation till våra kunder. Sedan 2013/2014 har antalet medlemmar ökat med över 80 % och de tillhörande intäkterna med över 70 %.
- För att visa på värdet av EuroBonus, flyttade vi över det till en separat enhet där vi kommer fortsätta att ytterligare stärka relationen med våra kunder.



Andel säteskapacitet till/från/inom länderna, 2019/2020



VIKTIGA FRAMSTEG UNDER ÅRET

Säkerställde skandinaviska förbindelser genom att upprätthålla viktig inhemsk infrastruktur i Danmark, Norge och Sverige samt tillgång till övriga världen

Införde nya rutiner och processer för att säkerställa trygga resor under covid-19-pandemin. Uppdaterade rutinerna för ombordstigning för att underlätta social distans, utökade städningen, införde krav på munskydd ombord och förbättrade rutinerna vid avstigning

EuroBonus-medlemmar erbjöds 12 månaders förlängning av nuvarande medlemsnivåer

Ökad flexibilitet för kunderna att omboka sina biljetter eller avboka resan och få en voucher

Lanserade nya hållbara förpackningar – det prisbelönta matkonceptet New Nordic by SAS. Det är ett av många viktiga steg för att nå vårt mål att säkerställa 100 procent hållbara material i vårt kunderbjudande senast 2030

Förbättrad planering för att säkerställa en effektiv återuppbyggnad av verksamheten och anpassning till efterfrågan

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens
förutsättningar

Strategier för anpassning
till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget
för Skandinaviens
frekventa resenärer

**Modern enhetlig
Airbus-flotta**

Konkurrenskraftig
operativ modell

Globalt ledarskap inom
hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

MODERN ENHETLIG AIRBUS-FLOTTA

SAS fortsätter att förnya sin flotta och planerar att år 2025 ha en av Europas modernaste och effektivaste flygplansflottor, med 15–30 % lägre bränsleförbrukning jämfört med de flygplan som ersätts. De nya, moderna flygplanen kommer att ge våra kunder ett behagligare, bekvämare och mer hållbart sätt att resa.

Vår enhetliga Airbus-flotta kommer att öka besättningens produktivitet genom mindre utbildningsbehov, lägre standby-nivåer och möjligheten att kombinera kortare och längre flygningar i planeringen. Dessutom kommer den minska underhållskostnader och allmän komplexitet i organisationen.

Vi utvärderar ett utbyte av den åldrande 737-flottan med medelstora plan (120–150 säten) för att eventuellt ersätta den under de närmaste åren.



”År 2025 kommer vi att ha en av Europas modernaste flygplansflottor för våra kunder som reser till, från och inom Skandinavien”

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget för Skandinavien och frekventa resenärer

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

Globalt ledarskap inom hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

SAS FÖRVÄNTAS HA EN AV EUROPAS MODERNASTE FLYGPLANSFLOTTOR ÅR 2025

En enhetsflotta inom varje flygplanssegment, baserat på nya Airbus-flygplan kommer ge lägre bränsleförbrukning och sänkta underhållskostnader och kommer även att utgöra attraktiva tillgångar att finansiera. Vi ökar takten mot minskade koldioxidutsläpp genom snabbare utfasning av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan.



Nya flygplan

A320NEO



- Ryggraden i nätverket för kortdistanslinjer
- 15–18 % lägre utsläpp än tidigare generationer

A330E OCH A350XWB



- Ryggraden i nätverket för långdistanslinjer
- 30 % lägre utsläpp och 40 % mindre buller än tidigare generationer

A321LR



- Kompletterande långdistansflygplan
- 18–20 % lägre utsläpp än tidigare generationer

MEDELSTORA FLYGPLAN



- Nästa generations medelstora flygplan
- Investeringsbeslut fattas beroende på framtida efterfrågan

Leveranser / order

41 / 80

Flygplan

9 / 13

Flygplan

1 / 3

Flygplan

Order att fatta beslut om

VIKTIGA FRAMSTEG UNDER ÅRET

Leveranser av 18 nya Airbus-flygplan, inklusive 13 A320neo, ett A321LR och fyra A350

Beslutade om att påskynda utfasningen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan

Sköt upp leveransen av åtta A320neo och två A350-900 flygplan för att sänka investeringskostnaderna för 2021–2024 och bättre anpassa leveranserna av nya flygplan till den förväntade återhämtningen av efterfrågan

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens
förutsättningar

Strategier för anpassning
till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget
för Skandinaviens
frekventa resenärer

Modern enhetlig
Airbus-flotta

**Konkurrenskraftig
operativ modell**

Globalt ledarskap inom
hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

KONKURRENSKRAFTIG OPERATIV MODELL

SAS kommer återigen att behöva visa prov på sin förmåga att anpassa sig till en flygbransch i förändring. Vår operativa modell har förbättrats för att öka flexibilitet och produktivitet och bygger på tre produktionsplattformar: SAS Scandinavia, SAS Ireland och våra regionala produktionspartner.

Vår operativa modell gör det möjligt för oss att erbjuda olika typer av destinationer till olika kundsegment efter säsong, via en verksamhet med enhetsflotta och konkurrenskraftiga kostnader inom varje plattform.

För att öka vår konkurrenskraft fortsätter vi våra initiativ för ökad effektivitet och produktivitet i hela organisationen. Vi har omförhandlat avtalen med våra största leverantörer, outsourcat delar av marktjänsterna och minskat administrationen. För att anpassa oss till en period av förväntad lägre efterfrågan, kommer vi att fortsätta att genomföra ytterligare effektiviseringar. Dessa omfattar en lång rad åtgärder för att uppnå effektiviseringar om 4 miljarder SEK fram till 2022 för att anpassa vår kostnadsstruktur och organisation till de nya marknadsförhållandena.



”För att anpassa oss till en väldigt annorlunda marknad med lägre förväntad efterfrågan under de närmaste åren, är det nödvändigt att öka effektiviteten, sänka kostnaderna och anpassa organisationen”



MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget för Skandinaviens frekventa resenärer

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

Globalt ledarskap inom hållbart flygresande

Så här skapar vi värde

EN AMBITIÖS FÖRÄNDRINGSPLAN OM 4 MILJARDER SEK

Som en del i arbetet att anpassa vår verksamhet till nya marknadsförhållanden med lägre efterfrågan, har SAS lanserat en ambitiös och nödvändig förändringsplan. Effektiviseringarna är fokuserade på fyra områden: Medarbetare, Flotta, Produktivitet och Leverantörer. Delarna i den reviderade affärsplanen förväntas ge effektivitetsförbättringar om 4 miljarder SEK fram till 2022.

Områden för effektiviseringar



MEDARBETARE

- Minskning av arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster
- Nollbaserad omvandling av storleken på administrationen



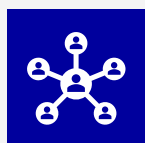
FLOTTA

- Uppskjutna Airbus-leveranser och förhandlad ökad flexibilitet med regionala produktionspartner
- Snabbare utfasning av äldre flygplan



PRODUKTIVITET

- Ökad produktivitet om 15–25 % på alla områden i verksamheten, vilket kräver nya kollektivavtal och förbättrad planering
- Ökad digitalisering, strukturella åtgärder och outsourcing



LEVERANTÖRER

- Förhandlade rabatter med stora leverantörer
- Kostnadsbesparingsprogram i hela bolaget inklusive varumärke, marknadsföring, IT, produktkostnader och anläggningar



VIKTIGA FRAMSTEG UNDER ÅRET

Arbetsstyrkan har justerats och uppsägningar av 5 000 heltidstjänster genomfördes som en anpassning till den förväntade framtida efterfrågan

Införde ett kostnadsbesparingsprogram, minskade våra kostnader för försäljning och marknadsföring samt sköt upp IT-projekt och investeringar

Omförhandlade avtal med våra 200 största leverantörer, vilket ledde till lägre kostnader och ökad flexibilitet, genom en högre andel rörliga kostnader

Oursourcade marktjänsterna i Göteborg och Malmö och koncentrerade verksamheten till de tre knutpunkterna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm

Lokala kollektivavtal har sagts upp för nyförhandling i Norge och Danmark för anställda vid den tekniska avdelningen, och för SAS marktjänster i Danmark

Minskade investeringar inklusive uppskjutna leveranser av flygplan och andra initiativ

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens
förutsättningar

Strategier för anpassning
till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget
för Skandinaviens
frekventa resenärer

Modern enhetlig
Airbus-flotta

Konkurrenskraftig
operativ modell

[Globalt ledarskap inom
hållbart flygresande](#)

Så här skapar vi värde

GLOBALT LEDARSKAP INOM HÅLLBART FLYGRESANDE

SAS satsar helhjärtat på ambitiösa initiativ för att minska klimat- och miljöpåverkan av sin verksamhet genom innovation och investeringar i ny teknik och nya sätt att arbeta. Våra initiativ är främst inriktade på att minska koldioxidutsläppen från flygverksamheten, eftersom de står för drygt 99 % av våra totala koldioxidutsläpp.

Under året bestämde vi oss för att öka takten i arbetet med att minska våra utsläpp och vårt mål att minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % (jämfört med 2005) ska nu vara uppnått 2025, fem år tidigare än planerat. Minskningen motsvarar mängden koldioxidutsläpp från våra flygningar inom Skandinavien under 2019 och säkerställer att SAS bidrar positivt till de mål som satts upp inom ramen för Parisavtalet.

En hörnsten för att uppnå målet är vår pågående förnyelse av flygplansflottan. År 2025 förväntar vi oss att bedriva verksamhet med en av de mest moderna flygplansflottorna i Europa, med de mest bränsleeffektiva flygplanstyperna inom varje segment och på samma gång arbeta med ett flertal initiativ för att minska bränsleförbrukningen under flygningarna.

Dessutom har vi som mål att nå en världsledande ställning inom användningen av hållbara flygbränslen (Sustainable Aviation Fuels, SAF), som är förnybara bränslen som minskar klimatpåverkande koldioxidutsläpp med upp till 80 % jämfört med fossilt bränsle. Ett villkor för att nå vårt mål till 2025 är att tillgången ökar, så att upp till 10 % av vår bränsleförbrukning kan bestå av SAF. I nära samarbete med intressenter i olika branscher, arbetar vi för att introducera produktion av hållbart flygbränsle i Skandinavien och för att ta fram ett regelverk som stödjer detta. Tillsammans med andra effektiviseringsåtgärder, som ett helt genomfört gemensamt europeiskt luftrum, skulle detta potentiellt kunna göra det möjligt för SAS att halvera de totala koldioxidutsläppen till 2030 (jämfört med 2005).



”SAS strävar efter att vara den globala ledaren inom hållbart flygresande och vi ökar takten mot minskade totala koldioxidutsläpp”



MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget för Skandinaviens frekventa resenärer

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

[Globalt ledarskap inom hållbart flygresande](#)

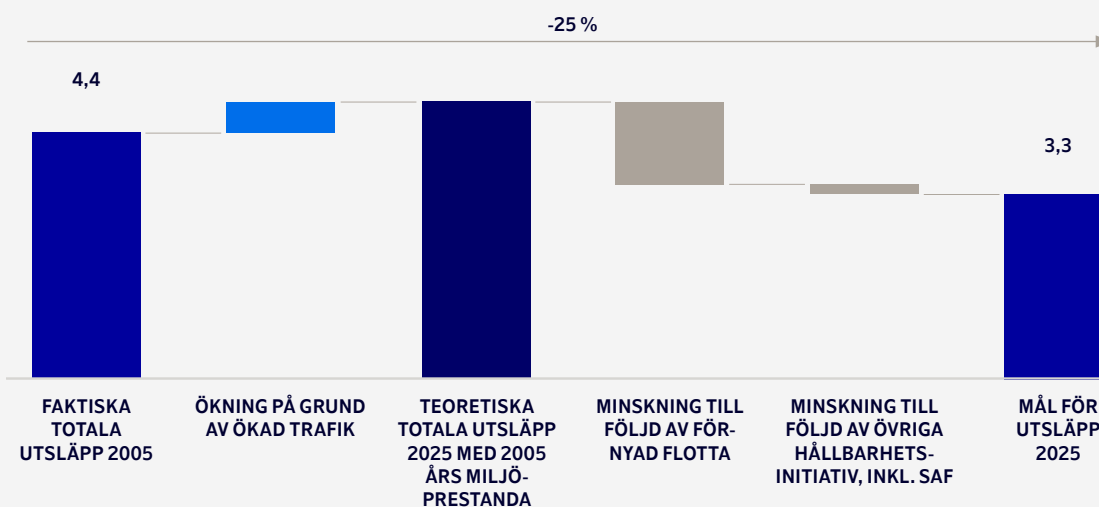
Så här skapar vi värde

EN FÄRDPLAN FÖR ATT MINSKA DE TOTALA KOLDIOXIDUTSLÄPPEN MED 25 % TILL 2025

Hållbarhet är en helt avgörande fråga för SAS och för flygbranschen i stort. Genom att inta en global ledarroll inom hållbart flygresande vill vi gå i bräschen för övergången till en mer hållbar framtid. Vi har arbetat under många år för att minska miljöpåverkan från vår verksamhet och vi anser att hållbarhet kommer att öka i betydelse som en långsiktig konkurrensfördel för SAS. Under året har vi ökat takten i arbetet och identifierat en färdplan för att minska våra totala koldioxidutsläpp med 25 % till 2025.



Minskning av totala koldioxidutsläpp, miljoner ton



Uppskattad effekt på koldioxidutsläppen till 2025, per område. För att illustrera det fullständiga bidraget har utsläppsnivån för 2025 beräknats i enlighet med planerade trafikvolymer, baserat på 2005 års miljöresultat. Målet för 2025 är fastlagt, men framtida trafikvolymer kan förändras.

VIKTIGA FRAMSTEG UNDER ÅRET

Vi fördubblade takten i att nå vårt mål att minska koldioxidutsläppen med 25 %, som vi nu strävar efter att nå år 2025 i stället för 2030

Introducerade 13 A320neo, ett A321LR och fyra A350, de mest bränsleeffektiva flygplanen på marknaden

Fasade ut 15 äldre, mindre bränsleeffektiva flygplan

-57,2 % minskade koldioxidutsläpp

Fortsatte att samarbeta med olika intressenter för att påskynda kommersialiseringen av hållbara flygbränslen, och med Airbus för att främja och stödja utvecklingen av nästa generations flygplan med låga eller inga utsläpp

MARKNAD OCH STRATEGI

Flygbranschens förutsättningar

Strategier för anpassning till en ny verklighet

Det främsta flygbolaget för Skandinavien
frekventa resenärer

Modern enhetlig Airbus-flotta

Konkurrenskraftig operativ modell

Globalt ledarskap inom hållbart flygresande

[Så här skapar vi värde](#)

SÅ HÄR SKAPAR VI VÄRDE

VÅRA RESURSER →

SOCIALT OCH RELATIONSKAPITAL

12,6 miljoner passagerare och relationer med kunder, leverantörer, partner och beslutsfattare.

IMMATERIELLT KAPITAL

Över 6 miljoner medlemmar i EuroBonus-programmet och SAS starka varumärke.

HUMANKAPITAL

7 568 heltidstjänster, med lång erfarenhet och hög kompetens.

TILLVERKAT KAPITAL

161 flygplan med ett marknadsvärde på cirka 39 miljarder SEK, och ett antal fastigheter, fordon, maskiner, verktyg och inventarier som lounges och selfservice-kiosker.

FINANSIELLT KAPITAL

27 miljarder SEK i investerat kapital som kommer ifrån aktieägare, långivare och leasinggivare.

NATURKAPITAL

572 Kton flygbränsle och **673 ton biobränsle** förbrukades av flygverksamheten samt övriga råvaror och energiförbrukning.

VÅR AFFÄRSMODELL →

VAD VI GÖR

SAS gör livet enklare för dem som reser ofta till, från och inom Skandinavien, genom att erbjuda smidiga flygresor både för affärs- och fritidsresande. Vi erbjuder flest destinationer och avgångar inom Skandinavien och belönar kundlojalitet genom EuroBonus-programmet.

HUR VI GÖR DET

Våra rese- och frakttjänster bygger på SAS Scandinavia, kompletterat av SAS Ireland, som flyger de större trafikflödena med en enhetlig flygplansflotta, medan mindre, regionala trafikflöden produceras av regionala partner. Flygverksamheten stötts av effektiva markttjänster, tekniskt flygplansunderhåll och en försäljningsorganisation.

Eftersom flyget spelar en viktig roll i samhället och kopplar samman samhällen, kulturer och människor på ett tidseffektivt sätt, arbetar SAS kontinuerligt för att minska klimat- och miljöpåverkan från vår verksamhet genom innovation och investeringar i ny teknik.



DET VI SKAPAR →

2019 års siffror inom parentes

13 (30)

MILJONER RESOR

243 (299)

FLYGLINJER

50 (111)

MILJONER KG TRANSPORTERAT GODS

121 (127)

DESTINATIONER

405 (800)

DAGLIGA AVGÅNGAR

UTFALL →

FÖR AKTIEÄGARNA

- Årets resultat -9 275 MSEK (621)
- Börsvärde om 11,4 miljarder SEK per den 30 oktober 2020 (5,8)

FÖR SAMHÄLLET

- Genomförde specialflygningar för att få hem strandsatta skandinaviska medborgare och upprättade flygbroar för medicinska leveranser
- Upp till 17 linjer som är viktiga för infrastrukturen trafikeras i Norge
- Infrastruktur som möjliggör handel, nya företag, import/export, turism, kulturutbyte och regional utveckling
- Skandinavisk gemenskap
- Skatteintäkter & arbetstillfällen

FÖR MILJÖN

- Produktion med mer bränsleeffektiva flygplan, som ger lägre klimatpåverkan och minskat buller.

FÖR KUNDERNA

- Smidigt och prisvärt resande som gör livet enklare
- Nya upplevelser, relationer och personlig utveckling

FÖR MEDARBETARNA

- Arbetstillfällen
- Personlig & professionell utveckling
- Lön och förmåner

FÖR FINANSIÄRER & LEVERANTÖRER

- Räntekostnader och betalningar till leverantörer



FINANSIELLA INSTRUMENT

FINANSIELLA INSTRUMENT

SAS som investering

Finansiella instrument
och kapitalmarknaden

SAS SOM INVESTERING

SKÄL ATT INVESTERA I SAS

LEDANDE MARKNADSPPOSITION PÅ DEN SKANDINAVISKA MARKNADEN SOM RIKTAR SIG TILL FREKVENTA RESENÄRER

2020 var ett utmanande år för den skandinaviska flygresemarknaden på grund av covid-19-pandemin. Men när efterfrågan återigen ökar kommer flygresor att fortsätta att vara en viktig del av den skandinaviska transportinfrastrukturen eftersom de binder ihop samhällen, kulturer och människor på ett tidseffektivt sätt. På grund av Skandinavien ekonomiska välstånd och att regionen präglas av stora avstånd och en topografi med mycket berg är flygmarknaden under normala omständigheter mycket stor i förhållande till befolkningen.

För flygresor till, från och inom Skandinavien har SAS under ett normalt år haft en ledande marknadsposition med en marknadsandel på över 30 % och det mest omfattande nätverket i regionen. Tillsammans med Star Alliance och partner kan vi erbjuda ett brett nätverk med frekventa avgångar. Det gör att SAS oftast är förstahandsvalet för de frekventa resenärerna. Det finns inget annat flygbolag i Skandinavien som har så hög preferens hos de frekventa resenärerna.

LÅNG ERFARENHET AV OMSTÄLLNINGSARBETE

SAS har visat prov på en stor förmåga att anpassa sig till en flygbransch i förändring och har under de fem senaste åren redovisat lönsamhet. För att dämpa det ökande konkurrenstrycket från andra flygbolag samt negativa makroekonomiska händelser har SAS genom åren ständigt fokuserat på att öka effektiviteten och har genomfört betydande effektiviseringar sedan 2013. Under den pågående covid-19-pandemin har SAS vidtagit kraftfulla åtgärder för att minska kostnaderna för att anpassa sig till en marknad med lägre efterfrågan. SAS fortsätter att söka ytterligare effektiviseringar för att återigen bli ett lönsamt och hållbart flygbolag.

MED SIKTE PÅ ETT GLOBALT LEDARSKAP INOM HÅLLBART FLYGRESANDE

Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen, med fokus på att minska utsläpp och en effektivare resursanvändning. Vi arbetar hårt för att minska klimat- och miljöpåverkan från vår flygverksamhet. Det görs genom ett stort antal olika initiativ i vår dagliga verksamhet och stora investeringar i nya bränsleeffektiva flygplan. SAS samarbetar också med Airbus för att flygplan med låga eller inga utsläpp ska bli verklighet i framtiden. Under tiden strävar vi efter att öka vår användning av hållbart flygbränsle kraftigt. SAS arbetar för en storskalig kommersiell produktion av hållbart flygbränsle i Skandinavien. Fram till 2025 är vårt mål att minska våra totala koldioxidutsläpp med 25 %.

FINANSIELLA INSTRUMENT

SAS som investering

Finansiella instrument
och kapitalmarknaden

**OPERATIV MODELL ANPASSAD
TILL SKANDINAVISKA RESMÖNSTER**

Flygbolag är till följd av de stora investeringarna i flygplan och motorer kapitalintensiva, vilket kräver effektiv kapitalhantering. SAS har utvecklat en operativ modell som gör att vi kan betjäna alla typer av destinationer och kundsegment. SAS operativa modell bygger på tre produktionsplattformar: SAS Scandinavia, SAS Ireland och våra regionala produktionspartner. Dessutom håller SAS på att utvärdera en ersättning för sin åldrande 737-flotta för att erbjuda ett bränsleeffektivt alternativ i segmentet för medelstora flygplan.

Produktionsplattformarna gör att SAS kan behålla sin starka skandinaviska prägel, säkra närvaron på mycket konkurrensutsatta linjer och delta på nya fritidsmarknader samt använda rätt flygplansstorlek under lågsäsong.

**DRAR NYTTA AV VÅRT STARKA
LOJALITETSPROGRAM OCH VARUMÄRKE FÖR
ATT ÖKA SIDOINTÄKTERNA**

SAS är ett av Skandinavien starkaste och mest välkända varumärken och har flera gånger rankats som det starkaste varumärket inom kategorin resor i Skandinavien och Europa.

SAS EuroBonus är Skandinavien största lojalitetsprogram inom resor och upplevelser, och utgör navet när vi bygger en närmare relation till kunderna. EuroBonus har över 6 miljoner medlemmar och fler än 100 partner, som utgör en värdefull kunddatabas och differentierar oss från konkurrenterna. Under året flyttades EuroBonus till en separat enhet för att visa på dess värde och för att fortsätta att ytterligare stärka relationen med kunderna. SAS har även ett program för att stärka företagskundernas lojalitet – SAS For Business. De avtalsknutna kunderna står för drygt en tredjedel av våra passagerarintäkter.

NYTT AKTIEÄGARPROGRAM

Våra aktieägare är en viktig del av vår framtid som en grundläggande del av den skandinaviska infrastrukturen och för att stötta oss på resan mot att bli den globala ledaren inom hållbart flygresande.

Under året lanserade vi ett nytt och förbättrat aktieägarprogram där aktieägare med minst 4 000 aktier kan ta del av specialkampanjer med rabatterade priser på utvalda inrikesbiljetter och internationella biljetter. Aktieägare med minst 100 000 aktier får även andra EuroBonus-förmåner.

Läs mer på:
<https://www.sasgroup.net/investor-relations/shareholder-program/>

FINANSIELLA INSTRUMENT

SAS som investering

Finansiella instrument
och kapitalmarknaden

FINANSIELLA INSTRUMENT OCH KAPITALMARKNADEN

SAS strävar efter att ge transparent och relevant information till kapitalmarknaden, så att en effektiv handel kan bedrivas i våra finansiella instrument. Bland dessa finns stamaktien som är noterad på Nasdaq Stockholm, med sekundärnoteringar i Köpenhamn och Oslo.

REKAPITALISERING

SAS genomförde en rekaptaliseringsplan under året för att motverka effekterna av covid-19 pandemin. Rekaptaliseringsplanen bestod av:

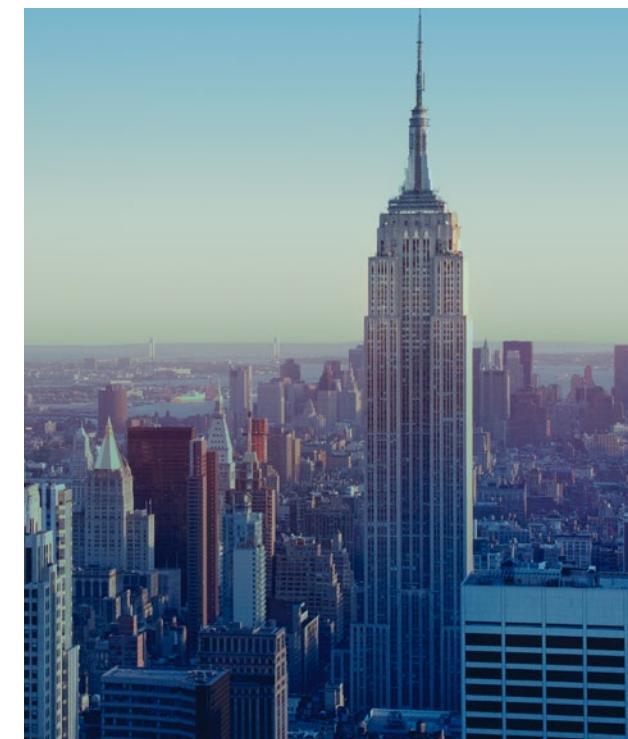
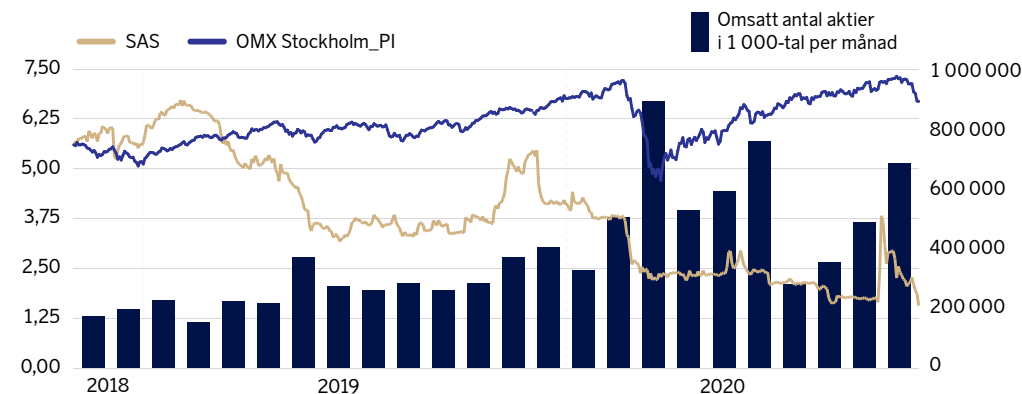
- En riktad emission av stamaktier om 2 miljarder SEK till den danska och svenska staten
- En företrädesemission av stamaktier uppgående till 4 miljarder SEK
- En emission av nya hybridobligationer om 5 miljarder SEK jämnt fördelat mellan den danska och svenska staten
- En emission av nya hybridobligationer om 1 miljard SEK till danska staten
- En konvertering av befintliga hybridobligationer om 1,5 miljarder SEK till stamaktier till 90 % av det nominella värdet
- En konvertering av en existerande senior obligation om 2,25 miljarder SEK till 0,6 miljarder SEK i stamaktier och till 1,6 miljarder SEK i en ny kommersiell hybridobligation

Totalt ökade rekaptaliseringsplanen likviditeten med 12 miljarder SEK, minskade skulderna med 2,25 miljarder SEK och stärkte eget kapital med 14,25 miljarder SEK.

AKTIENS UTVECKLING 2019/2020

Totalt minskade aktiekursen under räkenskapsåret med 62 % till 1,57 SEK. Stockholmsbörsens index OMX30 gick ner under motsvarande period med 1 %.

SAS-AKTIE



FINANSIELLA INSTRUMENT

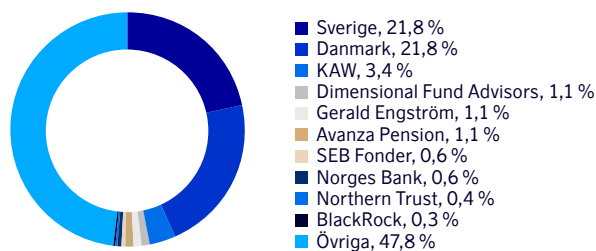
SAS som investering

Finansiella instrument
och kapitalmarknaden

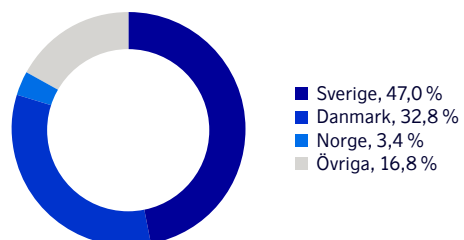
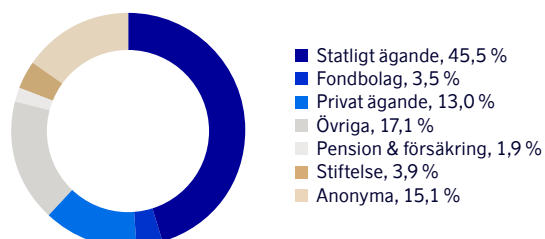
ÄGARSPRIDNING OCH FÖRÄNDRING

SAS hade 125 897 stamaktieägare per den 10 november 2020. Ägarandelen i Skandinavien uppgick till cirka 83,2 %, fördelat på 47 % i Sverige, 32,8 % i Danmark och 3,4 % i Norge. Av den återstående ägarandelen utanför Skandinavien om totalt 16,8 % var 1,5 % registrerad i Finland, följt av 0,8 % i USA.

TIO STÖRSTA AKTIEÄGARNA, 10 NOVEMBER 2020



LANDSFÖRDELNING AV RÖSTANDEL I SAS, 10 NOVEMBER 2020

FÖRDELNING AV SAS ÄGARKAPITAL, RÖSTER,
10 NOVEMBER 2020

FÖRDELNING AV STAMAKTIER

Ägarspridning per innehav	Antal aktier	% av aktiekapital	Antal aktier	Antal ägare	% av alla aktieägare
1-1 000	17 296 773	0,2 %	0,2 %	57 270	49,8 %
1 001-10 000	157 258 231	2,2 %	2,2 %	37 676	32,7 %
10 001-100 000	560 721 833	7,8 %	7,8 %	17 364	15,1 %
100 001-1 000 000	693 515 034	9,9 %	9,9 %	2 553	2,2 %
1 000 001-	4 700 125 184	62,8 %	62,8 %	210	0,2 %
Anonym ägarandel	1 137 122 237	17,1 %	17,1 %	N/A	N/A
Total	7 266 039 292	100 %	100 %		

FÖRÄNDRING AV AKTIEKAPITAL¹

	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 ²	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
	Fondemission				+3 200 000 000
Rekapitalisering	Konvertering av obligation	+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
	Summa		7 266 039 292	1,19	8 649 529 469

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

A woman in a blue SAS uniform is looking down at a document. The background is blurred, showing what appears to be an airport or travel setting.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

SAMMANFATTNING AV 2019/2020

- Årets intäkter: 20 513 (46 112) MSEK
- Totalt antal passagerare minskade med 57,6 % och uppgick till 12,6 miljoner
- Enhetsintäkten (PASK) minskade med 12,8 %¹
- Enhetskostnaden (CASK) ökade med 46,6 %²
- Resultat före skatt uppgick till -10 151 (794) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -8 619 (786) MSEK
- Årets resultat uppgick till -9 275 (621) MSEK

1) Valutajusterad.

2) Valutajusterad och exklusive flygbränsle.

Styrelsen och verkställande direktören för moderföretaget SAS AB avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för SAS AB och SAS koncernen för verksamhetsåret 2019/2020 (1 november 2019–31 oktober 2020). SAS AB har säte i Stockholm och adressen till huvudkontoret är Frösundaviks allé 1, Solna. Organisationsnumret är 556606-8499. Bolaget bedriver flygverksamhet, inklusive markttjänster, tekniskt underhåll och frakt, i ett skandinaviskt och internationellt nätverk.

MARKNADSUTVECKLING 2019/2020

Som en följd av covid-19 pandemin minskade marknadskapaciteten drastiskt under året. Mätt i antal erbjudna säten minskade kapaciteten till, från och inom Skandinavien med -45,5 % under 2019/2020. Det totala antalet passagerare till, från och inom Skandinavien minskade under räkenskapsåret med 59,9 %.

Antalet passagerare som reste på SAS reguljära linjer minskade med 56,7 % och uppgick till 12,3 miljoner.

SAS reguljärtrafik på interkontinentala linjer minskade med 69,6 %, inom Europa och mellan Skandinavien minskade trafiken med 64,8 % och med 42,3 % på inrikeslinje. SAS charterkapacitet minskade med 74,1 % och trafiken med 75,6 % under räkenskapsåret.

Den valutajusterade yelden ökade under räkenskapsåret med 8,6 % och den valutajusterade enhetsintäkten (PASK) minskade med 12,8 % jämfört med föregående år. SAS valutajusterade enhetskostnad exklusive flygbränsle ökade samtidigt med 46,6 %.

SAS TRAFIKUTVECKLING

SAS reguljärtrafik	2019/2020	2018/2019	Förändring
Antal passagerare (000)	12 315	28 451	-56,7 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	13 259	35 825	-63,0 %
ASK, säteskilometer (milj.)	22 357	48 471	-53,9 %
Kabinfaktor	59,3 %	73,9 %	-14,6
Valutajusterad passageraryield, SEK	1,05	0,97	8,6 %
Valutajusterad enhetsintäkt, PASK, SEK	0,62	0,73	-12,8 %

2019/2020 vs. 2018/2019

Geografisk utveckling, reguljärtrafik	RPK	ASK
Interkontinentalt	-69,6 %	-59,8 %
Europa/Intraskand	-64,8 %	-57,6 %
Inrikes	-42,3 %	-31,4 %

SAS chartertrafik	2019/2020	2018/2019	Förändring
Antal passagerare (000)	295	1 310	-77,5 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	867	3 550	-75,6 %
ASK, säteskilometer (milj.)	1 008	3 900	-74,1 %
Kabinfaktor	86,0 %	91,0 %	-5,0

SAS totala trafik (reguljär och charter)	2019/2020	2018/2019	Förändring
Antal passagerare (000)	12 610	29 761	-57,6 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	14 127	39 375	-64,1 %
ASK, säteskilometer (milj.)	23 365	52 371	-55,4 %
Kabinfaktor	60,5 %	75,2 %	-14,7
Valutajusterad enhetskostnad, CASK, exkl. flygbränsle	0,87	0,60	+46,6 %

1) Siffror i procentenheter

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Punktlighet och regularitet

SAS punktlighet avseende ankomster under 2019/2020 ökade till 87,9 % (80,3 %) och SAS regularitet ökade något till 97,7 % (97,5 %) förbättringarna drevs av genomförda förbättringsinitiativ under föregående år samt färre genomförda flygningar.

PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN

Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet. Under året minskade kapaciteten (ASK) med 55,4 % och trafiken (RPK) minskade med 64,1 % jämfört med föregående år. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har sänkt SAS intäkter betydligt och totala intäkterna minskade med 55,5 % jämfört med 2018/2019. Den uppskattade negativa påverkan på intäkterna från covid-19-pandemin uppgick till -25 913 MSEK för räkenskapsåret som helhet.

Trots de åtgärder som SAS har vidtagit för att minska kostnaderna kan inte den betydande minskningen av intäkterna uppvägas av kostnadssänkningar. Av den anledningen slutförde bolaget en rekapitaliseringsplan under fjärde kvartalet. Syftet med den var att motverka effekterna av covid-19 samt åtgärda den likviditetsbrist och de negativa konsekvenserna på det egna kapitalet som orsakats av pandemin.

Sammantaget stärktes likviditeten med 12 miljarder SEK och eget kapital förbättrades med 14,25 miljarder SEK.

Efterfrågan och det finansiella resultatet för det närmaste året kommer att vara fortsatt osäkra och påverka

intäkterna och ge lägre biljettförsäljning och betydande negativa kassaflöden i en omfattning och under en tidsrymd som för närvarande är osäkra. Efter den genomförda rekapitaliseringen är SAS bedömning att likviditeten är tillräcklig åtminstone för de närmaste tolv månaderna.

BERÄKNADE EFFEKTER AV COVID-19, 2019/2020¹

MSEK	
Intäkter	-25 913
Personalkostnader	2 047
Bränslekostnader – volym	4 968
Bränslekostnader – avbrutna säkringar	-1 370
Lufftartsavgifter	2 244
Övriga externa kostnader	6 864
Avskrivningar	73
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-11 087

¹⁾ Effekten på intäkterna är beräknad och består av skillnaden i intäkter mellan åren 2018/2019 – 2019/2020 justerat för pilotstrejken under föregående år. Effekterna på kostnaderna består av utförda kostnadsreduktionsprogram inklusive minskade produktionsrörliga kostnader (justerat för strejkelaterade kostnader under föregående år) samt stöd i form av permitteringar m.m.

RESULTAT NOVEMBER 2019–OKTOBER 2020

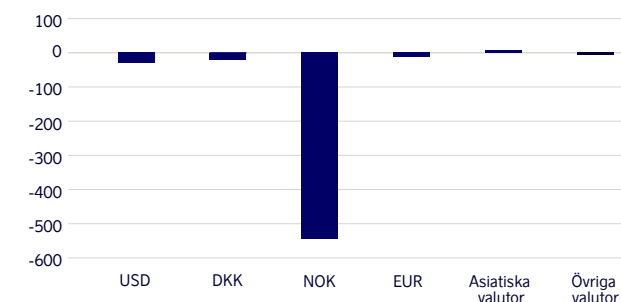
SAS genererade ett rörelseresultat om -9 549 (1 166) MSEK. Resultatet före skatt uppgick till -10 151 (794) MSEK och resultatet efter skatt uppgick till -9 275 (621) MSEK. Skatt uppgick under året till 876 (-173) MSEK. Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 1 008 MSEK samt en positiv effekt på rörelsekostnaderna om 935 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 73 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 737 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 664 MSEK på resultatet före skatt. Effekten beror främst på att svenska kronan blivit starkare mot USD.

VALUTAPÅVERKAN MELLAN ÅREN

	2019–2020 2018–2019 jmf Nov–okt	2018–2019 2017–2018 jmf Nov–okt
MSEK		
Intäkter	-1 008	1 180
Personalkostnader	192	-177
Övriga kostnader	212	-1 782
Omräkning av rörelsekapital	708	206
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	-177	-10
Rörelseresultat	-73	-583
Finansnetto	737	-10
Resultat före skatt	664	-593

VALUTAKURSEFFEKTER I ÅRETS RESULTAT

MSEK	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Omräkning av rörelsekapital	690	-20
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	106	283
Rörelseresultat	796	263
Valutakurseffekt på koncernens finansiella nettoskuld/fordran	730	-6
Resultat före skatt	1 526	257

VALUTAPÅVERKAN PÅ INTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER, NETTO
MSEK

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Intäkter

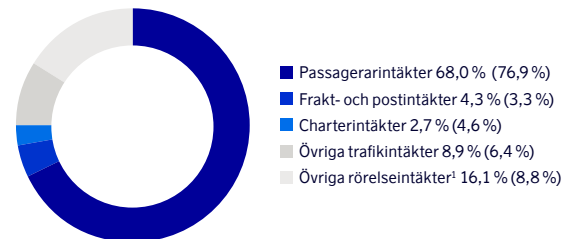
Intäkterna uppgick till 20 513 (46 112) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 24 591 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till en lägre övergripande efterfrågan till följd av covid-19-pandemin samt de reserestriktioner som har införts.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 59,8 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 18 410 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 3 433 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 1 107 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 625 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 1 463 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 1 077 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till lägre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 689 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av lägre intäkter från mark-tjänster, försäljning av EuroBonus-poäng, biljettavgifter och andra volymrelaterade intäkter.

INTÄKTSFÖRDELNING 2019/2020



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

Operativa och finansiella kostnader

Personalkostnader uppgick till -7 969 (-9 934) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnader med 1 937 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen avser främst effekterna från covid-19 om 2 047 MSEK, vilket inkluderar 788 MSEK i stöd mottaget främst från den danska och svenska staten för korttidspermitteringar. Minskningen var också en effekt av direkt lönekompen-sation till permittierade anställda i Norge av den norska staten samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktionsvolym.

Bränslekostnader uppgick till -5 626 (-9 672) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 41,6 %. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 4 814 MSEK. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 686 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 456 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 370 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Effekterna på upplupna kostnader var 2 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 872 (-4 194) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 54,6 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -7 782 (-19 324) MSEK, se not 4. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1.

Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 10 914 MSEK. Minskningen berodde främst på att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avsåg främst minskade kostnader för hantering, försäljning och distribution samt tekniskt underhåll. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 1 376 MSEK respektive 1 378 MSEK, främst till följd av lägre volymer. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 1 037 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan som kräver mindre underhåll. Wet lease-kostnaden minskade med 568 MSEK (valutajusterad) främst till följd av lägre efterfrågan på grund av covid-19.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -6 822 (-1 924) MSEK, en ökning med 4 898 MSEK jämfört med föregående år. Ökningen är främst hänförlig till nedskrivningar av flygplan (ägda och nyttjanderättstillgångar) om 1 210 MSEK och införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 3 647 MSEK, se noterna 1 och 5.

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -602 (-372) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 230 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till ett högre räntenetto. Påverkan från implementeringen av IFRS 16 uppgick netto till 39 MSEK, där valutaomvärdering av leasingkulder hade en positiv påverkan om 730 MSEK. Räntekostnader avseende leasingkulder hade en negativ påverkan om 691 MSEK, se not 8.

Årets resultat uppgick till -9 275 (621) MSEK och året skatt till 876 (-173) MSEK. Årets skatt är till största del hänförlig till temporära skillnader i anläggningstillgångar samt aktiverade underskott främst uppkomna under första kvartalet.

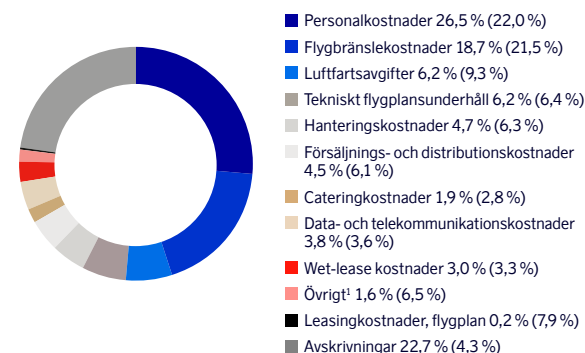
Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en positiv påverkan om 261 MSEK på resultat före skatt (EBT) under räkenskapsåret. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 4 039 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar och nedskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ

påverkan om 3 817 MSEK och finansnettot påverkades positivt med ett belopp om netto 39 MSEK, hänförligt till positiva valutaomvärderingar om 730 MSEK och räntekostnader om 691 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

SAS KOSTNADSFÖRDELNING, 2019/2020



1) Fastighetskostnader, passagerarkostnader på marken, frakt och administrativa kostnader mm.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick till -1 532 (8) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänförs sig -1 040 (-93) MSEK till nedskrivningar av vissa flygplan, A330/A340/A319 och 737NG, och -170 (0) MSEK hänförs sig till nedskrivningar av flygplan som utgör nyttjanderättstillgångar. -324 (-230) MSEK hänförs sig till omstruktureringskostnader för personal och 2 (112) MSEK hänförs sig till ett realisationsresultat gällande försäljning av flygplan om -1 (112) MSEK och försäljning av lokaler om 3 (0) MSEK. Övriga jämförelsestörande poster hänförs sig till en avtalsförlikning, en upplösning av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter samt en upplösning av en reservering för gratifikation till medarbetare.

BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL POSITION**Tillgångar**

Immateriella och materiella anläggningstillgångar ökade med 3 149 MSEK sedan 31 oktober 2019. I förändringen ingår investeringar om 7 618 MSEK, av- och nedskrivningar om -3 005 MSEK samt övriga effekter om -1 464 MSEK. I beloppen för investeringar ingick tre nya Airbus A320neo och fyra nya Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Övriga effekter inkluderade aktiverad ränta på förskottsbetalningar och omräkningsdifferenser.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 546 MSEK under året. Övergångseffekten den 1 november 2019 uppgick till 16 718 MSEK. Ökningen om 546 MSEK inkluderade inte övergångseffekten. Investeringar uppgick till 3 742 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 649 MSEK och av- och nedskrivningar uppgick till -3 817 MSEK. Valutaeffekt uppgick till -28 MSEK. För mer information, se not 1.

Finansiella tillgångar ökade med 1 517 MSEK, främst hänförligt till en ökning av spärrade bankmedel och SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 890 MSEK, hänförligt till temporära skillnader i anläggningstillgångar samt aktiverade underskott främst under första kvartalet.

Kortfristiga fordringar minskade med 1 031 MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre kundfordringar.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Likvida medel uppgick till 10 231 (8 763) MSEK per 31 oktober 2020. Outnyttjade kontraherade lånelöften uppgick till 2 751 (2 899) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 67 % (38 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital ökade med 5 118 MSEK till 10 490 MSEK. Ökningen härrörde främst från rekapitaliseringen om 14 250 MSEK, årets resultat om -9 275 MSEK, förändringar i kassaflödessäkringar om -168 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 752 MSEK.

Nya hybridobligationer emitterades i oktober 2020 till den danska och den svenska staten till ett sammanlagt belopp om 6 000 MSEK. Då rekapitaliseringsplanen genomfördes konverterade SAS en hybridobligation på 1 500 MSEK till aktier och ett obligationslån på 2 250 MSEK till eget kapital, varav 1 615 MSEK konverterades till en hybridobligation och återstående skuld konverterades till aktier.

Långfristiga skulder ökade med 14 795 MSEK och kortfristiga skulder ökade med 3 508 MSEK inklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive övergångseffekten från IFRS 16 var 1 623 MSEK och var främst hänförlig till högre räntebärande skulder. Icke räntebärande skulder minskade med 2 010 MSEK, främst hänförligt till en lägre trafikavräkningskund. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Räntebärande skulder

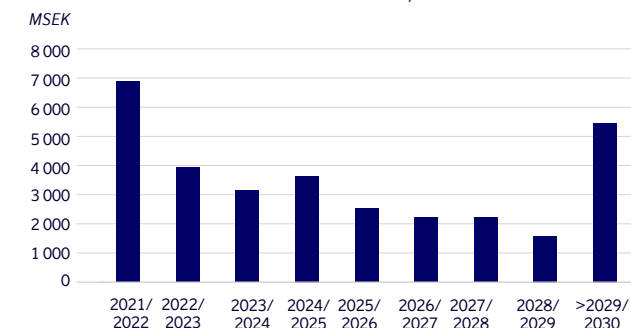
Den 31 oktober 2020 uppgick den räntebärande skulden till 31 596 MSEK, en ökning med 20 313 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar var 11 210 MSEK respektive 4 520 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingsskulder uppgick till 4 385 MSEK respektive 3 082 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår konverteringen av obligationen om 2 250 MSEK samt en negativ utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har ökat skulden med 33 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulden med 2 207 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har ökat skulden med 241 MSEK.

De räntebärande kortfristiga skulderna exklusive leasingsskulder utgjorde 3 773 (1 833) MSEK av de räntebärande skulderna och bestod dels av låneskulder som förfaller till betalning inom ett år med 2 708 MSEK och dels av upplupen ränta samt finansiella derivat med 1 065 MSEK. De långfristiga skulderna (exklusive leasingsskulder) uppgick till 11 219 (9 450) MSEK och består av förlagslån, obligationslån och övriga lån.

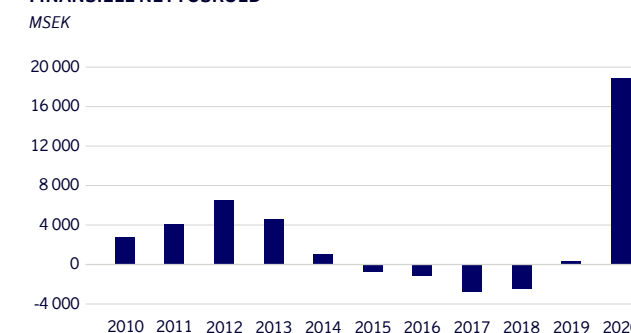
Den genomsnittliga räntebindningstiden på den finansiella bruttoskulden styrs av SAS finanspolicy och har ett måltal på 3 år. Den genomsnittliga räntebindningstiden inklusive hybridobligationerna var 2,9 år i oktober 2020.

NEDBRYTNING AV SAS RÄNTEBÄRANDE SKULDER, 31 OKTOBER 2020

Skuld	Not	MSEK
Förlagslån	23	1 237
Obligationslån	23	104
Flygplansfinansierande skulder	23	9 771
Övriga lån	23	107
Leasingsskulder	24	16 604
Kortfristiga skulder	28	3 773
Totalt		31 596

RÄNTEBÄRANDE SKULDERS AMORTERING, 31 OKTOBER 2020**Finansiell nettoskuld/-fordran**

Den 31 oktober 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 18 899 MSEK, en ökning med 18 571 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 2 068 MSEK. Rekapitaliseringen om 14 250 MSEK i oktober 2020 minskade de negativa effekterna av det negativa kassaflödet före finansieringsverksamheten om 12 363 MSEK, nya leasingsskulder om 4 385 MSEK, det negativa värdet på finansiella derivat om 193 MSEK, som motverkades av en positiv valutaomvärdering om 2 056 MSEK.

FINANSIELL NETTOSKULD

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Nyckeltal

IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning. Som en följd av SAS övergångsmetod inkluderar inte den finansiella rapporteringen som SAS publicerat under 2019/2020 omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019.

Per 31 oktober 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -27 %, en försämring med 35 procentenheter sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 67 % vid utgången av året. En högre kassaposition och lägre fasta kostnader var de faktorer som förbättrade nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/EBITDA per 31 oktober 2020 uppgick till -9,2x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Minskningen är främst hänförlig till en ökad genomsnittlig finansiell nettoskuld och lägre EBITDA.

Per 31 oktober 2020 uppgick soliditeten till 18 %, en förbättring från 16 % per 31 oktober 2019. Ökningen av eget kapital och införandet av IFRS 16 hade en betydande påverkan på nyckeltalet.

Kreditvärdighet

SAS kreditvärderas av tre kreditinstitut: Moody's, Standard & Poor's och det japanska ratinginstitutet Rating and Investment Information Inc (R&I).

SAS KREDITRATING

	Rating	Utsikter
Moody's	B3	Stabil
Rating and Investment Information	CCC+	Negativ
Standard & Poor's	B-	Stabila

Covid-19-pandemin och dess spridning har under året haft en negativ påverkan på flera flygbolags kreditrating, så även på SAS kreditrating. Ratinginstituten Moody's och Standard & Poor's har stegvis behövt nedjustera sina respektive kreditbetyg för SAS till Caa2 respektive SD för att sedan efter genomförd rekapitalisering höja kreditbetygen till B3 respektive B-.

FINANSIELLA MÅL OCH UTDELNINGSPOLICY

SAS övergripande finansiella mål är att skapa värden för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med sitt kunderbudande, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa en grund för långsiktigt hållbar lönsamhet.

SAS verkar i en kapitalintensiv industri som kräver att kapitalstrukturen optimeras. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål:

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/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 för stamaktieägarna som anger att utdelning först kan ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden.

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

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

BERÄKNING AV ROIC

MSEK	Oktober 2020
EBIT, 12 månader	-9 549
Teoretisk skatt	2 043
Totalt	-7 506
Eget kapital, genomsnitt	2 171
Finansiell nettoskuld, genomsnitt	25 257
Investerat kapital	27 428
ROIC	-27 %

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

BERÄKNING AV FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDA

MSEK

Finansiell nettoskuld, genomsnitt	25 257
EBITDA, 12-månader	-2 736
Finansiell nettoskuld/EBITDA	-9,2

BERÄKNING AV FINANSIELL BEREDSKAP

MSEK

Likvida medel	10 231
Outnyttjade kreditfaciliteter	1 190
Totalt	11 421
Totala övriga externa kostnader	15 751
Finansnetto exklusive valutaförändringar på leasingkulder	1 332
Totalt	17 083
Finansiell beredskap	67 %

Utdelningspolicy

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 (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 aktieägarna¹⁾. Utdelningspolicy strävar efter en långsiktigt hållbar utdelning.

Moderbolaget

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter

1) SAS har under räkenskapsåret tagit emot olika former av statligt stöd i anledning av Covid-19 pandemin med villkor att SAS inte delar ut medel till sina aktieägare. 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.

uppgick till 49 (58) MSEK och rörelsekostnader till -73 (-80) MSEK. Finansnettot uppgick till -1 070 (-55) MSEK och årets resultat uppgick till -1 099 (-56) MSEK. Finansnettot inkluderade en nedskrivning om 1 017 MSEK av aktier i dotterbolag. De risker som beskrivs i förvaltningsberättelsen inkluderar även moderbolaget.

FINANSIERING OCH KAPITALHANTERING

Finansiering

SAS kan använda banklån, kapitalmarknadsprodukter, exportkrediter samt leasing som finansieringskällor. Nyupplåning uppgick detta räkenskapsår till 11 210 (2 364) MSEK fördelat på flygplansfinansiering 7 848 MSEK, revolverande kreditfacilitet 3 333 MSEK samt övrigt 29 MSEK. Vid flygplanstransaktioner är finansieringsmetoden en mycket viktig faktor som beaktas tillsammans med restvärdesrisker och finansieringskostnader.

Flygplansflottan

SAS har förenklat flygplansflottan väsentligt de senaste åren och har idag tre flygplansfamiljer under SAS egen trafiklicens. Flygplansflottan består av Boeing 737NG, Airbus A320-familjen samt Airbus A330/350. Därtill wet leasar SAS 32 flygplan genom strategiska samarbetspartners. Under 2013 beställde SAS åtta Airbus A350 för leverans under 2019-2021. I juni 2011 gjorde SAS en beställning på 30 Airbus A320neo med leverans från 2016 till 2019. I april 2018 beställde SAS ytterligare 50 Airbus A320neo med leverans från våren 2019 till 2023. Genom ordern får SAS från 2023 för första gången en enhetsflotta för medel och korta flyglinjer som består av marknadens mest effektiva och bränslesnåla kort- och medeldistansflygplan.

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 hålla längre. Efter att ett flygplan tas ur trafik finns det fortfarande värden i reservdelar och motorer.

Finansiering av flygplansorder

SAS har på grund av covid-19 kommit överens med Airbus om att skjuta fram en viss del av leveranserna. Åtta A320neo har flyttats fram till 2024 och 2025 samt två A350-900 har flyttats fram till 2021 till 2022. SAS har per 31 oktober 2020 flygplansorder på 39 Airbus A320neo, två Airbus A321LR samt fyra Airbus 350-900 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. Över tid är huvudmålet att ungefär hälften av flottan ska vara under operationella leasingavtal. Vid ägande avser SAS använda en mix av banklån, leasinglån samt bankfaciliteter. Vid leasing, som kan innebära sale and lease-back-avtal, säljs flygplanen ofta vid leverans och hyrs tillbaka på 8–12 år.

Av återstående flygplansorder på 39 Airbus A320neo har SAS finansierat 6 flygplan genom operationella leasingavtal. Ytterligare 2 A321LR levereras under 2021 på leaseavtal. Därtill är SAS i färd med att finansiera de två A350 med leverans 2021.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 OKTOBER 2020

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/A350	6,1	7	5		12	12			12	4	
Airbus A320-familjen	6,8	19	46		65	59	6		65	35	6
Boeing 737NG	15,5	20	10		30	30			30		
Bombardier CRJ	6,6			25	25			25	25		
ATR-72	7,1			7	7			7	7		
Summa	8,6	46	61	32	139	101	6	32	139	39	6
Flygplan under utfasning											
Airbus A330/A340	18,7	5	1		6						
Boeing 737NG	14,7	5	10		15						
Bombardier Q400	12,8	1			1						
Summa		57	72	32	161						

FLYGPLAN PÅ FAST ORDER 2020–2025 PER 31 OKTOBER 2020

	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025
Airbus 320neo	4	13	12	6	4
Airbus 321LR	2				
Airbus 350	2	1	1		

SAS kontrakterade framtida inköpsåtaganden för flygplansbeställningarna med leverans under 2020–2025 uppgick den 31 oktober 2020 till 2 140 MUSD.

KONTRAKTERADE LEASADE FLYGPLAN

	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025>
Operationellt förfallande leasar, flygplan	14	5	2	3	48
Wet leasade flygplan, förfall	6	5	10	8	3

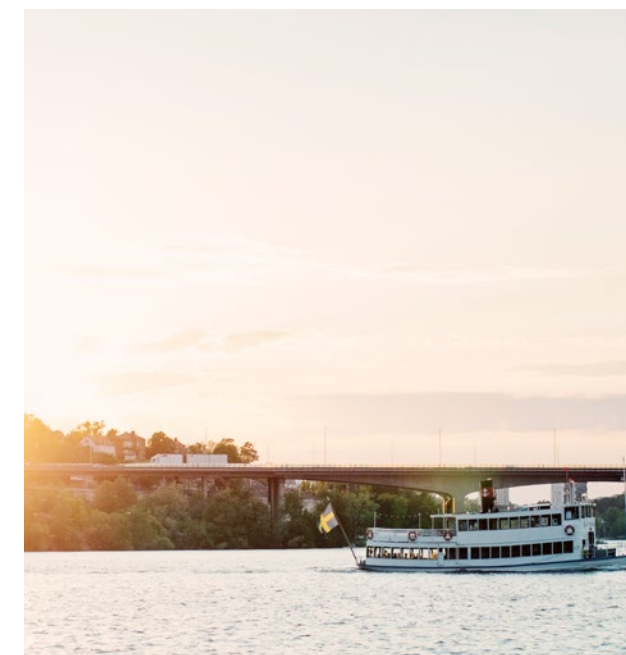
Finansiering av förskottsbetalningar av flygplan

Innan leverans gör flygbolag förskottsbetalningar. Förutom betalning vid ordreläggningen inleds förskottsbetalningarna normalt när produktionen av flygplanen startar cirka två år före leverans. SAS utvärderar löpande möjligheter att externt finansiera förskottsbetalningar.

Genom en kombination av ägande samt operationella och wet leasade flygplan är ambitionen att ha en hög flexibilitet avseende återlämning av flygplan. Detta är viktigt eftersom flygindustrin är exponerad mot flera omvärldshändelser som negativt och snabbt kan påverka efterfrågan. De kommande två åren har SAS 19 flygplan på operationella leaseavtal som kan återlämnas till ägarna.

Säsongeffekter och optimering av kassaflödet

SAS arbetar med att analysera balansposter och trender inom verksamheten för att optimera kassaflödet



FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSEFörvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

med syfte att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad inom ramarna för fastställd finanspolicy. Som följd av att rörelseskulderna översteg rörelsetillgångarna uppgick rörelsekapitalet till -11 208 (-13 313) MSEK per 31 oktober 2020, vilket jämfört med föregående år var en försämring med 2 105 MSEK.

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick under 2019/2020 till -5 111 (3 318) MSEK. Den stora försämringen jämfört med föregående år beror på de omfattande negativa effekterna av covid-19. Kassaflödet från den löpande verksamheten har tydliga säsongsvariationer. Kassaflödet är starkast under andra och fjärde kvartalet, vilket sammanfaller med höga passagerarvolymerna samt högre andel förtidsbokningar. Andelen förtidsbokningar är störst under perioden januari–maj inför sommarperioden samt under perioden september–oktober. Eftersom passagerarintäkterna redovisas när SAS eller annat flygbolag utför transporten medför det att säsongsvariationerna påverkar kassaflödet och resultatet olika. Resultatmässigt är således tredje och fjärde kvartalen (maj–juli och augusti–oktober) starkast, vilket är när trafikvolymerna är som störst.

LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

SAS har i enlighet med årsredovisningslagen upprättat en hållbarhetsrapport. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten är inkluderad i års och hållbarhetsredovisningen 2020 men fristående från förvaltningsberättelsen och omfattar sidorna 116–137. Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 138–139.

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 dömdes återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999–2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är detsamma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2020 eller 2021.

Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila 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.

Ett stort antal före detta kabinanställda i SAS i Danmark driver en grupptalan mot SAS vid dansk domstol med krav om ytterligare inbetalningar från SAS till Fonden för Pensionsförbättring för Cabin Crew (CAU-fonden) under åberopande att CAU-fonden är en förmånsbestämd tillskottsordning. Köpenhamns Byret avslog i en dom i december 2016 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden. De kabinanställda överklagade domen i januari 2017 och domstolsbehandling ägde rum i början av november 2020.

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

RISKHANTERING

Riskområde	Risk	Riskenivå	Riskkontrollåtgärder 2019/2020	
1	Marknadsrisk	1.1 Makroekonomisk utveckling	●	Kontinuerlig uppföljning av efterfrågan, intäktsprognos och anpassning av SAS kapacitetserbjudande och produktion.
		1.2 Marknad och konkurrensutveckling	●	Reviderad strategi med 4 miljarder SEK i ytterligare effektiviseringar för att möta lägre efterfrågan och ökad konkurrens.
2	Medarbetarrisker	2.1 Rätt kompetens	●	Årliga "people reviews" och identifiering av successionsordning.
		2.2 Engagemang	●	Stärkt ledarskap, ökad internkommunikation och transparens.
		2.3 Processer och system	●	Uppföljning av låg- och högpresterande individer. Dokumentering av interna processer.
		2.4 Konflikter	●	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.
		3.3 Konkurrenskraftig kostnad och effektivitet	●	Ytterligare effektivitetsförbättringar för att möta en lägre efterfrågan och anpassning av kostnadsnivå till omvärld och konkurrens.
4	Hållbarhetsrisker	4.1 Miljödirektiv och krav	●	Fortsatt arbete med åtgärder för att förbättra klimat- och miljöprestandan, samt säkra efterlevnad av gällande lagar och förordningar.
		4.2 Antikorruption	●	Genomförda utbildningsprogram för medarbetargrupper.
		4.3 Mänskliga rättigheter	●	Löpande kravställning och uppföljning av underleverantörer.
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 samt möjlighet att påverka beslut. 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 säkra efterlevnad av olika regler och lagar. Kontinuerlig uppföljning av lagar och policyer. Legal rådgivning och deltagande i avtalsprocesser för minimering av avtalsrisker. Säkerställande av fullgott försäkringsskydd av verksamhet och medarbetare.
6	Finansiella risker	6.1 Likviditetsrisk och refinansiering	●	Löpande uppföljning samt prognostisering av den finansiella beredskapen.
		6.2 Valutakurser	●	Säkring av valutor enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av valutamarknaden.
		6.3 Räntor	●	Binda räntor enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av räntemarknaden.
		6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter	●	Säkring av flygbränsle enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av flygbränsleprisutvecklingen.
		6.5 Motparts förluster	●	SAS motpartsrisker hanteras i enlighet med SAS Finanspolicy.
7	IT	7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet	●	Kontinuerlig förbättring av processer för incident- och problemhantering.
		7.2 IT-brott	●	Utbyggnad och förbättring av processer och verktyg för att förhindra negativ påverkan på verksamheten.
8	Övriga händelser	8.1 Extraordinära händelser	●	Rekapitalisering av SAS och anpassning av verksamheten till rådande efterfrågan under coronapandemi samt införande av nya rutiner för säkert resande.
		8.2 Varumärke och omdöme	●	Bevakning av informationen om SAS.

● Låg risk ● Medelhög risk ● Hög risk

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

Det underliggande syftet med riskhantering är att skapa bästa förutsättningar för värdeskapande för aktieägarna och andra intressenter. Alla organisationer exponeras mot risker och osäkerhet, vilket innebär både hot och möjligheter. SAS är exponerat mot ett stort antal 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 dess strategiska prioriteringar är fastställda, så att en optimal balans uppnås vad gäller tillväxt, lönsamhet och dess 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

Efterfrågan i flygindustrin är korrelerad till utvecklingen av den ekonomiska tillväxten och exporten. SAS huvudsakliga verksamhet är baserad i Skandinavien och cirka 70 % av passagerarintäkterna kommer från Skandinavien. Inget enskilt land står för mer än 30 % av SAS passagerarintäkter vilket begränsar SAS exponering mot enskilda länder. Som region är dock efterfrågan i Skandinavien avgörande för SAS. Under 2020 ledde corona-pandemin till kraftiga fall i real BNP som förväntas minska med 3,2 % i Norge, 3,9 % i Danmark och 3,2 % i Sverige enligt OECD. Den negativa utvecklingen kombinerat med reserestriktioner ledde till en kraftigt negativ utveckling i efterfrågan på flygresor.

För att möta risken anpassar SAS sin verksamhet i den mån det går efter rådande efterfrågan med personal, flygplan i trafik och övrig verksamhet.

1.2 Marknad och konkurrensutveckling

Flygbranschen är mycket konkurrensutsatt av nya bolag som inträder på marknaden samt befintliga flygbolag som lätt kan omprioritera kapacitet till Skandinavien. Förändrat kundbeteende, allt fler lågkostnadsbolag och befintliga flygbolag som flyttar kapaciteten till SAS hemmamarknad, kan göra att konkurrensen hårdnar.

För att möta samt förbereda sig i förhållande till ändrad konkurrens effektiviserar SAS sina produktionsplattformar samt differentierar produkt erbjudandet för att stärka konkurrenskraften.

OPERATIONELL OCH FINANSIELL KÄNSLIGHETSANALYS
BASERAD PÅ UTFALLET UNDER 2019/2020

Flygverksamheten	Rörelseresultat, MSEK
RPK, ±1 %	±119
Kabinfaktor, ±1 %	±200
Passagerarintäkt per RPK eller ASK (yield & PASK), ±1 %	±140
Enhetskostnad (CASK), ±1 %	±268
Flygbränslepris, ±1 %	±59

2. MEDARBETARRISKER

2.1 Rätt kompetens

Flygbranschen befinner sig i ett utsatt läge på grund av covid-19-pandemin. SAS, liksom övriga flygbolag, har tvingats till omfattande korttidspermitteringar och en kraftig neddragning av antalet medarbetare under året. Utmaningen framåt handlar om att, trots osäkra tider, hålla engagemanget högt internt och behålla medarbetare med kompetens som är kritisk för att framgångsrikt kunna driva verksamheten.

Givet bolagets och flygbranschens situation finns en risk att SAS inte kan behålla viktiga medarbetare eller rekrytera nya med lämplig kompetens till en rimlig och/eller konkurrensnärlig kostnad.

Flygbranschen som helhet och SAS i synnerhet genomgår dessutom stora strukturella förändringar som ställer nya krav och innebär nya utmaningar för SAS och dess sammantagna kompetens. För att hantera detta genomför SAS löpande medarbetar- och ledarprogram utifrån egna medarbetar- och ledarmodeller och arbetar kontinuerligt med successionsordningen.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSEFörvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

2.2 Engagemang

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

SAS medarbetarkultur präglas av ett starkt engagemang och lojalitet gentemot SAS och dess kunder.

SAS vill skapa ett företag med en ännu starkare kultur som fokuserar på kundupplevelse, kostnadseffektivitet och tvärfunktionellt samarbete. SAS gör detta genom delaktighet och dialog för att säkerställa att samtliga medarbetare vet hur de ska bidra till SAS mål och de gemensamma framgångarna.

SAS mäter kontinuerligt engagemanget och motivationen bland medarbetarna. Systemet möjliggör att SAS kan stämma av engagemanget löpande. SAS kan tydligt se hur affärsstrategiska beslut och operativa utmaningar påverkar medarbetare olika och kan således snabbare sätta in rätt förbättringsåtgärder.

SAS arbetar även med tydlig målstyrning och medarbetarinflytande i Performance Development, som syftar till att utveckla medarbetarengagemanget, framtidens ledare och bidra till att SAS är en fortsatt attraktiv arbetsgivare.

2.3 Processer och system

SAS använder system och processer för effektiv personalhantering och som stöd för att säkra kompetensbehovet och successionsordningen. SAS implementerar successivt Lean-principerna i sina processer, med tydliga handlingsplaner som baseras på gemensamma

mål kategoriserade enligt SQDEC (Safety, Quality, Delivery, Employees, Cost) som kan följas upp tvärs över hela verksamheten. SAS genomför en årlig kartläggning av de interna kompetenserna som syftar till att ta tillvara de största talangerna samt göra justeringar där förbättringar behövs. Under året lanserades en ny People platform som ska stödja ledare i arbetet med att utveckla och säkra företagets kompetensbehov framåt.

2.4 Konflikter

Historiskt har flygindustrin drabbats hårt av konflikter på arbetsmarknaden. Genom transparent och öppen dialog med samtliga fackförbund och medarbetargrupper, strävar SAS efter att öka förståelsen för de gemensamma utmaningarna och för behovet att säkra en effektivare verksamhet och därmed en trygg och stimulerande arbetsmiljö.

3. OPERATIONELLA RISKER**3.1 Incidenter och olyckor**

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

I säkerhetskulturen finns en ständig strävan efter ökad säkerhet alternativt en förbättring av säkerheten genom att uppmuntra ett beteende hos SAS anställda där man vill lära, anpassa och modifiera individuellt likväl 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 moget 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 på marknaden.

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

Säkerhetsarbetet har historiskt sett baserats på att minimera risken 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 mer traditionella sätt att förebygga olyckor och incidenter genom att reaktivt förebygga att det i händer igen har man i SAS ett modernt säkerhetsledningssystem som även bygger på att analysera trender för att identifiera 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.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

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-certificerade 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 flygverksamhet utgör de operativa plattformarna, ställer SAS dessutom ett antal krav:

- Innan kontraktering genomförs en analys av operatörens säkerhetsarbete
- Månatliga säkerhetssammanfattningar och kontinuerliga avvikelserapporter skickas regelbundet till SAS ledning
- Kvartalsvisa uppföljningsmöten avseende säkerhet.
- SAS genomför inspektionsflygningar samt utför observationer i simulatorträningar
- Årliga revisioner genomförs av SAS
- Genomförande av seminarier tillsammans med våra samarbetspartners där särskilda områden belyses och SAS erfarenheter delas

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

Säkerhetsarbete och riskindex under 2019/2020

SAS har under 2019/2020 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 ett operationellt flygsäkerhetsverktyg, Enpire. Verktyget har förbättrat kapaciteten att identifiera trender och korrelationer vilket i sin tur leder till att SAS mer proaktivt kan ta itu med säkerhetsrelaterade risker.

Utvecklingen var stabil under 2019/2020 och antalet mediumriskhändelser i relation till antal fligheter låg i paritet med tidigare år.

RISKINDEX

Verksamhet	Låg	Medium	Hög
Flight Operations, %	2,65	0,003	0
Ground Operations, %	1,31	0,0009	0
Technical Operations, %	0,35	0,007	0
Security, %	0,48	0	0
Totalt 2019/2020 i % av antal flygningar	4,80	0,01	0
Totalt 2018/2019 i % av antal flygningar	4,94	0,006	0

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 säkerhetsmarginalerna varit minimala eller ineffektiva. Till denna grupp hör allvarigare händelser (t.ex. motorbortfall 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 wet lease 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. Ansvar för att löpande följa upp de kritiska leverantörerna är centraliserat och standardiserat. För samtliga leverantörer till SAS gäller att de ska uppfylla krav på hållbarhet och socialt ansvarstagande i enlighet med SAS Supplier Code of Conduct. Detta kontrolleras vid upphandling.

3.3 Konkurrenskraftig kostnad och effektivitet

För att driva en långsiktigt lönsam verksamhet krävs att SAS har en konkurrenskraftig kostnadsposition och hög effektivitet. SAS har därför genomfört stora strukturella kostnadssänkande åtgärder och mellan 2013 och 2019 realiserat effektiviseringar om 6,7 miljarder SEK. Under 2019/2020 lanserade SAS ett nytt effektiviseringsprogram om 4,0 miljarder SEK som ska implementeras under 2020–2022 för att anpassa kostnaderna till en förväntad lägre efterfrågan till följd av covid-19-pandemin. När åtgärderna har implementerats kommer SAS att vara ett mer flexibelt och produktivt flygbolag. SAS kommer dock att fortsätta att effektivisera verksamheten efter 2022, och flygplansordern som ska leda till en enhetsflotta till 2023 kommer att skapa fler möjligheter för SAS att effektivisera verksamheten.

4. HÅLLBARHETSRIKER

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

4.1 Miljödirektiv och krav

Olika lagar och föreskrifter ställer krav på minskad klimat- och miljöpåverkan, bland annat genom restriktioner avseende bullernivåer och utsläpp av växthusgaser. Samtliga lagar och föreskrifter inom klimat- och miljöområdet hanteras av SAS lednings-system som, avseende miljöarbetet, är certifierat enligt ISO14001:2015.

SAS arbetar kontinuerligt med hållbarhetsfrågor för att tillmötesgå nationella och internationella krav. SAS mäter bland annat sin klimateffektivitet genom att mäta totala och relativa koldioxidutsläpp. Den långsiktiga minskningen av utsläpp bygger på förnyelse av flygplansflottan, löpande effektiviseringsarbete och ökad inblandning av biobränslen.

4.2 Antikorruption

SAS har under året genomfört ett antal aktiviteter för att förebygga de potentiella risker som kan föreligga. Det inkluderar exempelvis utbildningsprogram för prioriterade medarbetargrupper och kontrollåtgärder som syftar till att adressera kravet om att samtliga anställda efterlever SAS uppförandekod, samt tillämpbara lagar.

4.3 Mänskliga rättigheter

SAS är en stor köpare av produkter och tjänster från ett stort antal underleverantörer. SAS är ansluten till FN:s Global Compact och ställer en rad krav om att samtliga underleverantörer ska dela SAS uppfattning och krav avseende exempelvis mänskliga rättigheter. SAS ställer exempelvis krav på att de anställda hos underleverantörerna har anständiga marknadsmässiga anställningsvillkor och rätten att organisera sig fackligt. SAS prioriterar underleverantörer som delar grundprinciperna i FN:s Global Compact.

5. LEGALA OCH POLITISKA RISKER**5.1 Politiska och regulatoriska risker**

SAS och flygindustrin är exponerad för olika typer av politiska och regulatoriska beslut, på våra hemmamarknader och internationellt, som kan ha en betydande påverkan på verksamheten och SAS ekonomi, både positivt och negativt. SAS följer utvecklingen inom det politiska området och genom aktiv dialog och förhandling med myndigheter och organisationer, arbetar vi för att påverka utvecklingen, både enskilt och genom nationella och internationella branschorganisationer.

Flygskatter och infrastrukturavgifter

I en del länder har det införts nationella punktskatter på flygresor. Skatter som ofta benämns miljöskatter men som helt saknar koppling till de klimatpåverkande utsläppen eller har en styrande effekt. SAS har höga ställda klimatambitioner och mål, på en internationell nivå verkar vi för ett globalt pris på utsläpp som inte snedvrider konkurrens, försämrar samhällsekonomin och skjuter verkliga lösningar på framtiden.

Avgiftsökningar kopplade till infrastruktur på flygplatser, flygledning och säkerhet påverkar vår lönsamhet negativt. Våra leverantörers förmåga att anpassa sig kort- och långsiktigt till en lägre produktion i kombination med finansiellt ägarstöd är avgörande för att inte flygbolagen och flygbranschen som helhet ska drabbas ytterligare.

Brexit

Den 24 december 2020 enades EU-kommissionen och den brittiska regeringen om ett handels- och samarbetsavtal. Avtalet börjar tillämpas den 1 januari 2021. De nya förutsättningarna påverkar företag med verksamhet och intressen på den brittiska marknaden.

Det nya avtalet innehåller även ett luftfartsavtal som säkrar att luftfartstransporter mellan EU och UK kan fortsätta som tidigare. Under de första månaderna av 2021 kommer avtalet att genomgå juridisk granskning och översättning till medlemsstaternas språk. Under den här processen kan mindre detaljer justeras och SAS följer utvecklingen och anpassar rutiner och administration.

5.2 Bedrägerier och andra brott

SAS kan 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. Om kreditkortsavgifter och andra personuppgifter som gäller SAS kunder skulle hamna i fel händer till följd av till exempel hacking i samband med sådan biljettförsäljning finns det en risk att detta skadar kundernas förtroende för SAS. Dessutom finns det en risk att betalningar av SAS biljetter görs med kreditkort som förvärvats genom bedrägeri eller brott, vilket innebär att SAS hålls ansvariga för att återbetala sådana betalningar till kortinnehavaren eller kreditkortsföretaget.

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 risker – 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 kan komma att vara, inblandat i

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSEFörvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

rättsprocesser och skiljeförfaranden, som kärande eller som svarande. SAS utsätts också för brott och bedrägerier som kan få en ekonomisk och immateriell inverkan. Per den 31 oktober 2020 var SAS involverat i ett flertal rättsprocesser, varav de viktigaste beskrivs mer ingående på sid 38.

SAS juristavdelning säkerställer efterlevnad av relevanta lagar och regler, håller utbildningar och inrättar interna policyer, processer och regelverk, däribland SAS uppförandekod "Code of Conduct" som fastställer vilka etiska regler och riktlinjer samtliga medarbetare inom SAS ska efterleva. SAS övervakar kontinuerligt hur förändringar i lagar och regler påverkar SAS verksamhet genom etablerande av nya eller uppdaterade rutiner, riktlinjer etc. Avtalsrisker i relation till externa parter minimeras genom legal rådgivning och deltagande i avtalsprocesser. SAS försäkrar 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 förändringar av valutakurser, räntor och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ger handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktigare nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt agera när förändringarna i valutakurser, räntor och bränslepriser ändras på ett fördelaktigt sätt. Ytterligare detaljer anges i not 26.

6.1 Likviditetsrisk och refinansiering

Kassaflödet från SAS flygverksamhet har tydliga säsongsvariationer. Eftersom passagerarintäkterna redovisas när SAS eller annat flygbolag utför transporten medför det att säsongsvariationerna påverkar kassaflödet och resultatet olika. SAS har också ett flertal olika utställda finansiella instrument samt 72 flygplan på operationella leasar och 32 flygplan på wet lease-kontrakt som kontinuerligt förfaller.

Målet är att ha en finansiell beredskap på minst 25 % av fasta kostnader. 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 finansärer angående refinansiering av SAS låne- och leasingförfall. Under räkenskapsåret påverkades den finansiella beredskapen negativt som en följd av Covid-19. Genomförandet av rekapitaliseringsinitiativet vid slutet av räkenskapsåret bidrog trots detta till att nyckeltalet utvecklades positivt under året. Per 31 oktober 2020 uppgick den finansiella beredskapen till 67 % (38 %).

6.2 Valutakurser

Transaktionsrisker 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.

Under 2019/2020 har SEK stärkts med 7 % mot USD, vilket till stor del förklaras av skillnaden mellan FEDs och Riksbankens styrräntor har krympt. Kursen har dock fluktuerat mycket under året vilket netto gav en negativ effekt på SAS intäkter och kostnader på -30 (-1 060) MSEK, exklusive omvärderingseffekter av leasingkuldena. Även Norges bank har sänkt räntan och därmed krympt räntegapet mot Riksbankens styrränta vilket, till stor del, förklarar att SEK stärkts mot NOK med 11 %. Under året har växelkursen mellan SEK och NOK gett en negativ effekt på SAS intäkter och kostnader på -545 (81) MSEK netto.

Valutaexponeringen hanteras genom att löpande kurssäkra 40–80 % av SAS över- och underskottsvalutor baserat på en tolv månaders rullande likviditetsprognos. Genom att säkra USD och NOK har SAS skjutit på effekterna från valutakursförändringarna.

Valutakursutvecklingen hade en negativ effekt på SAS intäkter med 1 008 MSEK samt en positiv effekt på rörelsekostnaderna om 404 MSEK under 2019/2020. Förändringen från omräkning av rörelsekapitalet och valutasäkringar uppgick till 531 MSEK. Omräkning av finansiella poster uppgick till 737 MSEK. Nettoeffekten, på SAS resultat före skatt, från förändringen i valutakurserna samt effekter från genomförd hedge var positiv med 664 (-593) MSEK.

Den 31 oktober 2020 uppgick SAS säkringsgrad till 40 % av det förväntade USD-underskottet under 2020/2021. När det gäller NOK var 45 % säkrat av det förväntade överskottet de kommande 12 månaderna. För att förhindra resultatmässiga omvärderingseffekter avseende finansiella tillgångar och skulder sker säkring främst genom valutaterminer. Lån som SAS har i USD

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

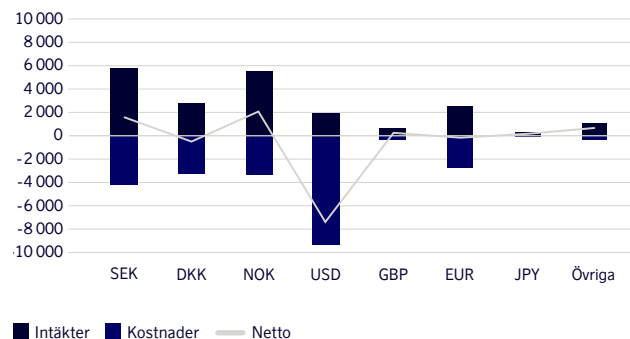
Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

är säkrade i förhållande till SEK för att minska valutarisken på låneportföljen.

VALUTFÖRDELNING SAS 2019/2020
MSEK



RESULTATEFFEKT FRÅN ÄNDRADE VALUTAKURSER,
NETTO 2019/2020

SAS totalt	MSEK
1 % försvagning av SEK mot USD	-129
1 % försvagning av SEK mot NOK	63
1 % försvagning av SEK mot DKK	3
1 % försvagning av SEK mot EUR	8
1 % försvagning av SEK mot JPY	5
1 % försvagning av SEK mot GBP	7

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 valutasäkrat en andel av kvarvarande flyg (4) under flygplansorden på åtta Airbus A350s.

6.3 Räntor

Flygindustrin är kapitalintensiv och SAS hade på balansdagen 14 992 (11 283) MSEK i räntebärande skulder (exklusive leasingkulder), vilket gör SAS exponerat för ränteförändringar.

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 2,9 (3,2) år i oktober 2020.

6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter

Flygbränslepriser

Flygbränslekostnaderna är SAS största enskilda kostnadspost och utgjorde under 2019/2020 19 % (21 %) av SAS rörelsekostnader (inklusive leasing och avskrivningar). SAS säkrar flygbränslekostnaderna för att motverka kortsiktiga negativa svängningar.

SAS policy 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 kan SAS komma att avvika från policyn.

Marknadspriset på flygbränsle var under 2019/2020 i genomsnitt 34 % lägre än föregående år. Flygbränslepriserna var i början av räkenskapsåret cirka 620 USD/ton men sjönk drastiskt i mars ned till 180 USD/ton i maj, som en följd av Covid 19. Vid räkenskapsårets slut var flygbränslepriset 320 USD/ton. Det lägre

flygbränslepriset medförde att flygbränslekostnaderna, valuta- och volymjusterat, minskade med 686 MSEK eller 7 % av de totala flygbränslekostnaderna jämfört med föregående år. Effekten av hedgar var negativa om 1 456 MSEK jämfört med samma period föregående år, varav 1 370 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna.

SAS har infört räkenskapsåret 2020/2021 säkrat 48 % av den förväntade flygbränslekonsumtionen.

KÄNSLIGHETSMATRIS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD
NOVEMBER 2020–OKTOBER 2021, MDR SEK¹

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0
300 USD/ton	2,7	2,8	3,0	3,2	3,3
400 USD/ton	2,9	3,1	3,3	3,5	3,7
500 USD/ton	3,2	3,4	3,6	3,8	4,0
600 USD/ton	3,5	3,8	4,0	4,2	4,4

¹⁾ Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid räkenskapsårets utgång. 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 2019/2020 uppgick SAS kostnader för utsläppsrätter i det europeiska utsläppshandelssystemet (EU-ETS) till 4 (247) MSEK. Den förhållandevis låga kostnaden är en följd av en betydligt lägre produktion och lägre utsläpp.

För att minska den finansiella exponeringen säkrar SAS utsläppsrätter på det förväntade underskottet. Inför 2020/2021 har SAS till fullo säkrat kostnaden för det prognostiserade behovet av utsläppsrätter.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSEFörvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

6.5 Motparts förluster

SAS är exponerat för motparts förluster genom krediter, leasingavtal och garantier mot externa parter och 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 2019/2020 med -35 (-22) MSEK.

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

7. IT**7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet**

SAS är alltmer beroende av sina och dess underleverantörers och partners informationstekniska system och rutiner för effektiv och säker drift av bland annat sin webbplats, reservationer, avgångskontroll, onlinebokning och intäktssystem. Sådana 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 informationen konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet. Detta regleras även genom ett flertal policyer och säkerhetslösningar.

7.2 IT-brott

SAS, liksom många andra företag, utsätts dagligen för olika typer av attacker på IT-system. Dessutom är alla SAS tjänster och produkter digitalt tillgängliga och utsätts därför ständigt för försök med cyberrelaterat bedrägeri. Cyberkriminella organisationer riktar sig också till SAS informationsteknologisystem som innehåller till exempel kritisk information om SAS transportverksamhet, planering och passagerare. Det finns en risk att SAS:s cybersäkerhetsåtgärder är otillräckliga eller olämpliga för att upptäcka eller förhindra alla försök att angripa dess IT-system. I vilken utsträckning eventuella långvariga eller allvarliga störningar i SAS IT-system kan påverka SAS är osäkert, vilket utgör en betydande risk för SAS verksamhet och finansiella utveckling.

Genom kontinuerlig förbättring av SAS möjligheter att proaktivt identifiera och förebygga potentiella IT-brott, via utbildning, processer och automatiserade verktyg har SAS dock lyckats förhindra allvarlig negativ påverkan på verksamheten.

8. ÖVRIGA HÄNDELSER**8.1 Extraordinära händelser**

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

Under året drabbades flygindustrin och SAS av covid-19 pandemin med en väsentligt negativ påverkan på antalet passagerare och intäkter för bolaget. För att möta de negativa konsekvenserna genomförde SAS en rekapitalisering för att återställa eget kapital och stärka likviditeten. SAS reviderade även sin affärsplan för att anpassa bolaget till en marknad med lägre efterfrågan samt lanserade ett transformationsprogram 4 miljarder SEK i ytterligare effektivitetsförbättringar.

8.2 Varumärke och omdöme

SAS transporterade under 2019/2020 12,6 miljoner resenärer. Efterfrågan på SAS tjänster kan påverkas negativt om omvärldens förtroende för SAS och/eller flygindustrin skulle försämrans.

SAS bevakar kontinuerligt hur förtroendet för SAS och industrin utvecklas och arbetar strategiskt för att stärka SAS varumärke och omdöme. SAS har fastställda 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.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

UTDELNING, VINSTDISPOSITION OCH UTSIKTER

UTDELNING

Styrelsen föreslår till årsstämman 2021 att utdelning till SAS AB:s stamaktieägare ej lämnas för räkenskapsåret 2019/2020.

VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel i moderföretaget:

	SEK
Hybridobligationer	7 615 000 000
Överkursfond/Balanserade vinstmedel	7 921 712 306
Årets resultat	- 1 099 511 870
Fritt eget kapital, 31 oktober 2020	14 437 200 455

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

	SEK
I ny räkning balanseras ¹	14 437 200 455
Summa	14 437 200 455

1) Varav hybridobligationer 7 615 000 000 SEK.

VIKTIGA HÄNDELSER EFTER 31 OKTOBER 2020

- SAS tecknade en ny kreditfacilitet på 1,5 miljarder NOK med en löptid på tre år, garanterad till 100 % av norska Garantiinstituttet for eksportkreditt.
- SAS meddelar att Vd Rickard Gustafson beslutat att lämna SAS efter tio år. Han lämnar företaget senast första juli 2021.

UTSIKTER 2020/2021

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikterBolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Denna bolagsstyrningsrapport avseende räkenskapsåret 2019/2020 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
- Marknadsmisbruksförordningen
- Rekommendationer utgivna av relevanta svenska och internationella organisationer
 - Flygsäkerhetsföreskrifter och certifieringar
 - Redovisningsregler

Interna regler:

- Bolagsordningen¹
- Informationspolicy
- Styrelsens arbetsordning
- Styrelsens instruktioner till Vd
- Code of Conduct¹
- Insiderpolicy

Inga överträdelse av tillämpliga börsregler eller av god sed på aktiemarknaden har rapporterats av Börsens disciplinnämnd, Oslo börs eller Aktiemarknadsnämnden under räkenskapsåret 2019/2020.

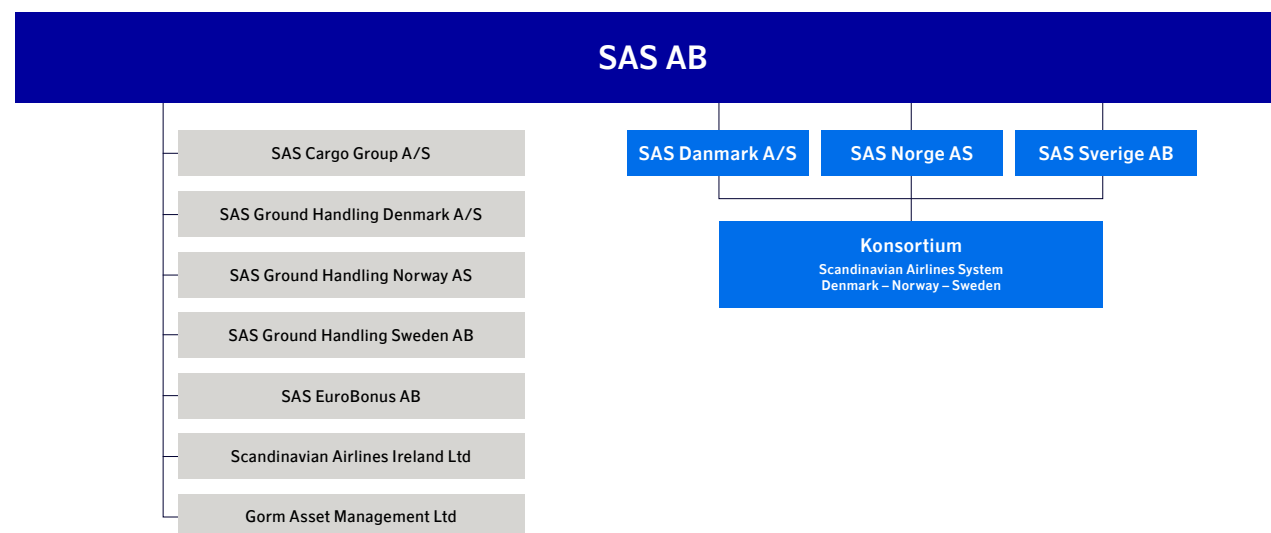
¹) Finns tillgängliga för nedladdning på www.sasgroup.net

SAS ÄGARE OCH AKTIE

SAS har löpande dialog med kapitalmarknaden rörande frågor som rör SAS koncernens utveckling, strategiska position och tillväxtpotentialer. Inga större förändringar har genomförts i ägarstyrningsprinciperna under 2019/2020. Under året har de flesta flygbolag på marknaden haft en nedgång i värdet på sin aktie. Även SAS stamaktie hade en negativ utveckling och aktien sjönk med 58 % under räkenskapsåret.

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 fanns per den 31 oktober 2020 7 260 miljoner stamaktier utfärdade med kvotvärde om cirka 1,19 SEK, vilket utgör ett registrerat aktiekapital på cirka 8 645 MSEK.

SAS LEGALA STRUKTUR, 31 OKTOBER 2020 (BOLAG MED VERKSAMHET)

**FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE**

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter**Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

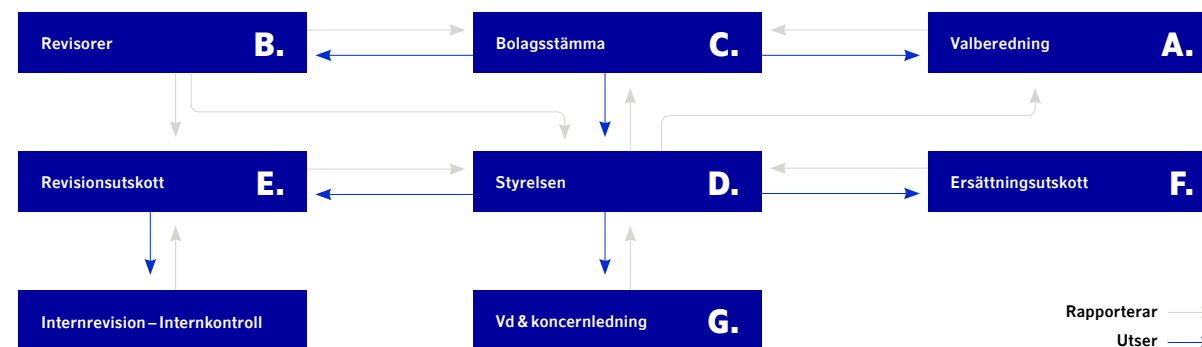
Koncernledning

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 22. Aktiekursutvecklingen för stamaktierna framgår på sid 27.

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

SAS BOLAGSSTYRINGSSTRUKTUR

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 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.

**FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE**

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter**Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

Koncernledning

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 ges ut med stöd av utgivna teckningsoptioner, till sådant antal som säkerställer 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 totalt 125 897 aktieägare efterföljt rekapitaliseringen den 10 november 2020. 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 27 och 28 i SAS årsredovisning 2019/2020.

Det finns inga begränsningar avseende aktieägares 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 aktieägares möjlighet att rösta vid en bolagsstämman eller rätten att fritt överlåta sådana aktier.

**REKAPITALISERINGSPLANENS EFFEKTER
PÅ BOLAGSSTYRNINGEN**

SAS rekapitaliseringsplan har genomförts baserat på Europeiska kommissionens 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.¹

Effekter av ett offentligt uppköpserbjudande

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

A. VALBEREDNINGEN

Valberedningen representerar SAS aktieägare och utses av årsstämman med uppgift att bereda stämans beslut i val och arvodesfrågor samt procedurfrågor för nästkommande valberedning. I samband med årsstämman 2020 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
12 MARS 2020 TILL 31 JANUARI 2021)**

Ledamot	Representant för Röster, %	Röster, % 10 november 2020
Åsa Mitsell, ordförande	Näringsdepartementet för svenska staten	21,8
Adrian Lübbert	Danska Finansministeriet för danska staten	21,8
Jacob Wallenberg	Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse	3,4
Gerald Engström	Gerald Engström och Färna Invest AB	1,5
Carsten Dilling	Styrelseordförande	0

Av valberedningen bearbetade frågor

Sedan årsstämman 2020 har valberedningen utvärderat styrelsens arbete, kompetens och sammansättning. Mångsidighet, bredd och könsfördelning har också behandlats. Styrelseordföranden ingår sedan årsstämman 2018 i valberedningen. Resultatet av styrelsens

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.

**FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE**

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter**Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

Koncernledning

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 2020, då KPMG valdes till revisor för tiden intill slutet av årsstämman 2021. Huvudansvarig revisor är Tomas Gerhardsson.

Den huvudansvariga revisorn har vid tre tillfällen för räkenskapsåret 2019/2020 träffat styrelsen och presenterat upplägget för revisionsarbetet och redovisat sina iakttagelser från revisionen.

Revisorn har också träffat revisionsutskottet vid sex 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 2019/2020, se not 37.

Arvoden till revisorer	MSEK
Revisionsuppdrag	6
Övriga lagstadgade uppdrag	0
Skatterådgivning	-
Övrigt	3
Totalt	9

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.

Under räkenskapsåret 2019/2020 kallade styrelsen till årsstämman den 12 mars 2020 och till extra bolagsstämman den 22 september 2020.

Bolagsordningen innehåller inga särskilda bestämmelser om tillsättande och entledigande av styrelseledamöter eller om ändring av bolagsordningen. Vid den extra bolagsstämman den 22 september 2020 bemyndigades styrelsen att, vid ett eller flera tillfällen och längst intill nästa årsstämma, besluta om att SAS aktiekapital ska ökas genom nyemissioner av stamaktier med eller utan avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt, mot kontant betalning eller kvittning. Bemyndigandet utnyttjades av styrelsen den 23 september 2020 som ett led i genomförandet av SAS rekapitaliseringsplan och kommer inte att utnyttjas in något annat syfte. Per 31 oktober 2020 fanns inga övriga av bolagsstämman lämnade bemyndiganden till styrelsen att besluta att bolaget ska ge ut nya aktier eller förvärva egna aktier.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

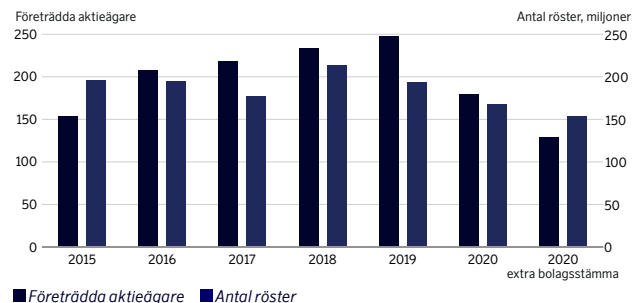
Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter[Bolagsstyrningsrapport](#)

Styrelse

Koncernledning

ANTAL DELTAGARE ÅRSSTÄMMOR 2015-2020



BESLUT FRÅN ÅRSSTÄMMAN 12 MARS 2020

- Fastställande av resultat- och balansräkningen, samt dispositioner beträffande resultatet.
- Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och Vd.
- Tillsättande av styrelseledamöter, styrelseordförande, revisor och valberedning, samt beslut om valberedningens instruktion.
- Uppdaterade riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.
- Årsstämman beslutade att arvoden för tiden intill slutet av nästa årsstämma ska utgå med 630 000 svenska kronor till styrelsens ordförande och, i förekommande fall, 420 000 svenska kronor till styrelsens vice ordförande, samt 320 000 svenska kronor till respektive övrig bolagsstämموald styrelseledamot och ordinarie arbetstagarledamöter. Vidare beslutades att varje suppleant till ordinarie arbetstagarledamöter arvoderas med ett inläsningsarvode om 1 000 svenska kronor per styrelsemöte och med ett mötesarvode om 3 500 svenska kronor för varje styrelsemöte som de deltar i. I tillägg till dessa ersättningar, beslutades ersättning utgå för arbete i styrelsens ersättningsutskott med 80 000 svenska kronor till ersättningsutskottets ordförande och med 27 000 svenska kronor till envar av ersättningsutskottets övriga ledamöter samt för arbete i styrelsens revisionsutskott med 100 000 svenska kronor till revisionsutskottets ordförande och med 50 000 svenska kronor till envar av revisionsutskottets övriga ledamöter.
- Beslut om inrättande av långsiktigt incitamentsprogram.

BESLUT FRÅN DEN EXTRA BOLAGSSTÄMMAN DEN 22 SEPTEMBER 2020 I ANLEDNING AV REKAPITALISERINGSPLANEN

- Ändring av bolagsordningen.
- Minskning av aktiekapitalet.
- Ytterligare ändring av bolagsordningen.
- Bemyndigande för styrelsen att besluta om nyemissioner av stamaktier.
- Fondemission.

D. STYRELSEN

Styrelsens arbete styrs av den svenska aktiebolagslagen, bolagsordningen, Kodens 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 bolagsstämموvalda ledamöter. Styrelsen har sedan årsstämman 2020 bestått av åtta bolagsstämموvalda ledamöter. Därutöver har styrelsen bestått av tre arbetstagarrepresentanter med vardera två personliga suppleanter.

Arbetstagarrepresentanterna utses av SAS arbetstagargrupper 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 bolagsstämموvalda 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. 59-60.

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

Ledamöternas medelålder är 57 år och tre av de åtta ledamöterna invalda vid årsstämman 2020 är kvinnor. Samtliga bolagsstämموvalda 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 2020.

SAS AB uppfyller de krav som Kodens uppställer avseende styrelsens oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen respektive bolagets större aktieägare. Valberedningen tillämpar Kodens punkt 4.1 och bedömer att Kodens krav på mångsidighet, bredd och könsfördelning i styrelsen har förbättrats i enlighet med valberedningens ambition att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

För att effektivisera och fördjupa styrelsens arbete finns två utskott:

- Ersättningsutskottet
- Revisionsutskottet

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.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

NÄRVARO-FREKVENNS STYRELSEMÖTEN NOVEMBER 2019–OKTOBER 2020

	Namn	4/12	29/1	25/2	12/3 ¹	16/3 ²	1/4 ²	15/4	22/4 ²	28/4 ²	7/5 ²	18/5 ²	27/5	8/6	14/6 ²	29/6 ²	9/7 ²	16/7 ²	6/8 ²	24/8	23/9 ²	30/9 ³	21/10 ⁴	23/10 ³	26/10 ³
Förvaltningsberättelse	Carsten Dilling, ordförande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Dag Mejdell, vice ordförande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Utdelning, vinstdisposition och utsikter	Lars-Johan Jarnheimer, ledamot	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Monica Caneman, ledamot	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Kay Kratky, ledamot	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Sanna Suvanto-Harsaae, ledamot	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Oscar Stege Unger, ledamot	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Styrelse	Liv Fiksdahl, ledamot	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Koncernledning	Tommy Nilsson, arbetstagar- representant fr o m mars 2020	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Cecilia van der Meulen, arbetstagar- representant, t o m mars 2020	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Christa Cerè	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Jens Lippestad, arbetstagar- representant, fr o m mars 2020	○	○	○	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Endre Røros, arbetstagar- representant, t o m mars 2020	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

● Närvarat ○ Ej närvarat

1) Två styrelsemöten, varav ett konstituerande efter årsstämman. 2) Extra styrelsemöte. 3) Extra styrelsemöte per capsulam. 4) Två protokollförda styrelsemöten, varav ett extra per capsulam.

STYRELSENS ARBETE 2019/2020

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 verkställande direktören 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 två styrelseutskotten, ersättningsutskottet och revisionsutskottet. Under november 2019 – oktober 2020 höll styrelsen totalt 26 protokollförda styrelsemöten, inklusive ett konstituerande möte och fyra per capsulam-möten, samt ett flertal informella möten däremellan.

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter[Bolagsstyrningsrapport](#)

Styrelse

Koncernledning

AVHANDLADE HUVUDFRÅGOR VID STYRELSEMÖTEN

Q1 november–januari	Q2 februari–april	Q3 maj–juli	Q4 augusti–oktober
<p>4 december Bokslutet för 2018/2019 med förslag till resultatdisposition, externa revisorns avrapportering, budget för 2019/2020 och utsikterna för 2021–2022. Revision av SAS Finanspolicy och SAS Informationspolicy. Beslut om delvis utbetalning av engångsbonus till de anställda. Bemyndigade för ledningen att ingå ett uppdaterat partneravtal med United Airlines, teckna komponentförsörjningsavtal samt förlänga leasingavtal avseende 4 st. ATR72 med Regional Jet.</p> <p>29 januari Fastställande av års- och hållbarhetsredovisningen för 2018/2019 och resultatdisposition. Fastställande av revisionsplan för 2019/2020. Beslut att godkänna och för årsstämma framlägga förslag till aktiebaserat incitamentsprogram för de anställda. Fastställande av samt utvärdering av efterlevnad av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Genomgång av flygsäkerhetsarbete och hållbarhetsarbete, inklusive arbetsskador och sjukfrånvaro. Beslut om kallelse till årsstämma den 12 mars 2020. Beslut att inleda "pre application"-fas av SAS Bank.</p>	<p>25 februari Fastställande av delårsrapporten för första kvartalet 2019/2020. Statusuppdatering covid-19 i Kina.</p> <p>12 mars Statusuppdatering covid-19. Styrelsen beslutade att avstå 20% av styrelsearvodet som fastställs av årsstämman. Beslut om uppdatering av SAS Finanspolicy. Vid det andra styrelsemötet efter årsstämman konstituerades styrelsen.</p> <p>16 mars Statusuppdatering covid-19 samt information om ledningens beslut att permittera 10 000 anställda.</p> <p>1 april Statusuppdatering covid-19, produktionskapacitet och finansiell situation. Beslut om finansiering av flygplansmotorer till A320neo. Beslut om att utställa kapitaltäckningsgarantier till dotterbolag.</p> <p>15 april Statusuppdatering covid-19, produktionskapacitet och finansiell situation. Diskussion om reviderad affärsplan. Genomgång av nedskrivningsbehov, revisorns iakttagelser samt styrelseansvar.</p> <p>22 april Fastställande av reviderad affärsplan. Statusuppdatering av finansiell situation samt beslut att ingå statligt garanterade kreditfaciliteter om 3,33 miljarder SEK. Beslut om aktieägartillskott till SAS Ground Handling Sweden AB.</p> <p>28 april Statusuppdatering av finansiell situation och plan för rekapitalisering. Information om ledningens beslut att lägga varsel avseende 5 000 positioner.</p>	<p>7 maj Statusuppdatering av produktionskapacitet, finansiell situation och rekapitaliseringsplan. Beslut att nyttja statligt garanterade kreditfaciliteter om 3,33 miljarder SEK. Uppdatering av reviderad affärsplan.</p> <p>18 maj Statusuppdatering av produktionskapacitet, finansiell situation och rekapitaliseringsplan.</p> <p>27 maj Statusrapportering av finansiell situation, rekapitaliseringsplan och återbetalning av inställda flyg. Revisorns avrapportering av översiktlig granskning samt fastställande av delårsrapporten för andra kvartalet 2019/2020. Fastställande av styrelsens arbetsplan för 2020/2021. Beslut om finansiering av 1 st. A350-900 och 3 st. A320neo. Beslut om att utställa kapitaltäckningsgarantier samt att ge aktieägartillskott till dotterbolag.</p> <p>8 juni Statusuppdatering av finansiell situation och rekapitaliseringsplan samt permitteringar och övertalighet.</p> <p>14 juni Statusuppdatering av finansiell situation och rekapitaliseringsplan. Beslut om pressrelease angående politiskt stöd i svenska och danska regeringarna för en rekapitalisering av SAS.</p> <p>29 juni Beslut om struktur och villkor för rekapitaliseringsplan samt innehåll i pressrelease den 30 juni 2020. Beslut om reviderade finansiella mål. Bemyndigande för ledningen att förlänga distributionsavtal med Sabre.</p> <p>9 juli Statusuppdatering av finansiell situation och rekapitaliseringsplan. Beslut om pressrelease om att ställa in möten med fordringshavare den 17 juli 2020. Beslut om att upphöra med egen marktjänstverksamhet i Göteborg och Malmö och teckna avtal rörande dessa tjänster med Aviator.</p> <p>16 juli Statusuppdatering av finansiell situation och rekapitaliseringsplan, inkl. diskussioner med fordringshavare. Status angående återbetalning av inställda flyg. Bemyndigande för ledningen att ingå marktjänststiftal för norska linjestationer</p>	<p>6 augusti Statusuppdatering av finansiell situation och rekapitaliseringsplan, inkl. diskussioner med fordringshavare. Beslut om reviderad rekapitaliseringsplan, inkl. pressrelease härom samt beslut om att sammankalla till extra bolagsstämma.</p> <p>24 augusti Statusuppdatering av rekapitaliseringsplan och reviderad affärsplan. Revidering av styrelsens arbetsordningar och Vd-instruktion och Insiderpolicy samt uppföljning av riskhantering, regelefterlevnad, intern kontroll och bolagsstyrning. Fastställande av delårsrapporten för tredje kvartalet 2019/2020. Bemyndigande för ledningen att förlänga avtal om call center-tjänster. Beslut om val av motorer samt underhållsavtal för motorer till A320neo.</p> <p>23 september Beslut om att ge ut nya hybridobligationer och aktier i enlighet med rekapitaliseringsplan, inkl. pressmeddelande härom. Inriktningsbeslut att bolagisera verksamheten omfattande EuroBonus. Beslut om aktieägarprogram. Bemyndigande för ledningen att sälja 3 st Boeing 737-800 samt beslut om att nyttja del av kreditfaciliteten Göta.</p> <p>30 september Beslut om godkännande av prospekt avseende företrädesemission och erbjudande till obligationsinnehavare</p> <p>21 oktober Status angående återbetalning av inställda flyg. Beslut om bolagisering av EuroBonus. Framläggande av prognos för första kvartalet 2020/2021. Beslut om godkännande av Policy Framework och tillfällig avvikelse från Fuel Policy. Beslut om aktieägartillskott till dotterbolag. Utvärdering av styrelsearbetet och Vd:s arbete. Vid det andra mötet beslutades om allokering av nya aktier i företrädesemissionen.</p> <p>23 oktober Beslut om allokering av nya aktier i den riktade emissionen samt i kvittningsemissioner.</p> <p>26 oktober Beslut om godkännande av prospekt avseende erbjudande till hybridobligationsinnehavare.</p>

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

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.

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 årsstämman 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 2019/2020
– SEX PROTOKOLLFÖRDA MÖTEN**

Mötesdatum:	4/12	29/1	25/2	27/5	24/8	21/10
Monica Caneman (ordförande)	●	●	●	●	●	●
Lars-Johan Jarnheimer	●	●	●	●	●	●
Oscar Stege Unger	●	●	●	●	●	●

● Närvarat ○ Ej närvarat

F. ERSÄTTNINGSPROBLEM**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.

**ERSÄTTNINGSPROBLEMETS ARBETE 2019/2020
– TRE PROTOKOLLFÖRDA MÖTEN**

Mötesdatum:	21/11	19/12	23/8
Carsten Dilling	●	●	●
Dag Mejdell	●	●	●

● Närvarat ○ Ej närvarat

**RIKTLINJER FÖR ERSÄTTNING TILL
LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Årsstämman 2020 fastställde uppdaterade riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som närmare framgår nedan. Till årsstämman 2021 föreslås inga förändringar av riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare.

Styrelsen föreslår riktlinjer 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 2021 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.

**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/>).

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter**Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

Koncernledning

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 CO2 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 kontantersättning 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 procent 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 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 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.

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 procent 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.

**FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE**

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter**Bolagsstyrningsrapport**

Styrelse

Koncernledning

Arvode till styrelseledamöter

SAS stämмоvalda 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 konsultarvode 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, ersättningskomponenter samt ersättningsökning 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 frågå 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.

**G. 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 2019/2020 bestod koncernledningen av sju medlemmar, inklusive Vd. För information om koncernledningens sammansättning och funktioner, se sid. 61–62.

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter[Bolagsstyrningsrapport](#)

Styrelse

Koncernledning

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 ingen revision under räkenskapsåret 2019/2020 i och med covid-19 situationen.

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 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.

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.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

[Styrelse](#)

Koncernledning

STYRELSE

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 bolagsstämموvalda styrelseledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Årsstämman 2020 beslutade i enlighet med valberedningens förslag om omval av Carsten Dilling, Monica Caneman, Lars-Johan Jarnheimer, Dag Mejdell, Sanna Suvanto-Harsaae, Liv Fiksdahl, Oscar Stege Unger och Kay Kratky. Till styrelsens ordförande valdes Carsten Dilling.

Styrelsesammansättningen grundades på att SAS agerar på en marknad som kännetecknas av ett betydande förändringstryck och hård konkurrens samt inte minst stor påverkan av covid-19. Mot bakgrund av dessa förhållanden, ansåg valberedningen att kontinuitet inom styrelsen är av stor vikt. Valberedningen bedömde att styrelsen med sin erfarenhet av SAS och tidigare åtgärdsprogram är särskilt lämpad för att kunna ge bolagets ledning det stöd som behövs i den gällande situationen.

Valberedningen ansåg att Kodens krav på mångsidighet, bredd och könsfördelning uppfylldes genom valberedningens förslag.

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



CARSTEN DILLING
FÖDD 1962

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

Styrelseuppdrag: Ordförande i NNIT A/S, Icotera A/S, MT Højgaard Holding A/S och MT Højgaard A/S och ledamot i Terma A/S samt medlem av Maj Invest Investeringskommitté och Senior Advisor för Bank of America. Utbildning: HA & HD i Udenrigshandel, Copenhagen Business School.

Utbildning: HA & HD i Udenrigshandel, Copenhagen Business School.

Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar: Styrelseordförande i Get AS och Traen A/S, styrelseledamot i Gatetrade A/S, Columbus IT Partner A/S, Dansk Industri (DI) och Industriens Arbejdsgivere i Köpenhamn (IAK), samt ett antal styrelseuppdrag i TDC koncernen. Tidigare Vd och koncernchef TDC A/S.

Aktieinnehav: 352 220.

Aktieinnehav närläggande: 0.

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



DAG MEJDELL
FÖDD 1957

Vice ordförande i SAS AB:s styrelse sedan 2008.

Styrelseuppdrag: Ordförande i Norsk Hydro ASA, Sparebank 1 SR Bank ASA, Mestergruppen AS, International Post Corporation UA C.V och Visolit New Finco AS.

Utbildning: Civilekonom från Norges Handelshøyskole.

Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar: Vd och koncernchef för Dyno Nobel ASA samt Vd och koncernchef i Posten Norge AS. Styrelseordförande för Vygruppen AS, Arbejdsgiverforeningen Spekter, Svenska Handelsbanken, Region Norge och Vice ordförande i Evry ASA. Styrelseledamot i DYWIDAG System International GmbH. Industrial advisor IK investment Partners.

Aktieinnehav: 42 140.

Aktieinnehav närläggande: 0.

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



MONICA CANEMAN
FÖDD 1954

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2010.

Styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Euroclear Sverige AB och Almi Företagspartner AB samt styrelseledamot i Qliro Financial Services AB. Ordförande i Nasdaq AB Listing Committee.

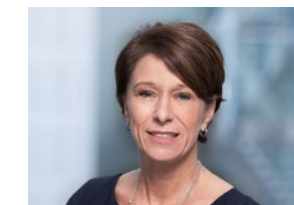
Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar: Styrelseordförande i Allenex AB, Arion Bank hf, Big Ba AB, Bravida Holding AB, EDT AS, Fjärde AP Fonden, Frösunda LSS AB, Interverbum AB och Viva Media Group AB. Styrelseledamot i Akademikliniken AB, Citymail Group AB, Comhem AB, EDB Business Partner ASA, Intermail A/S, Lindorff Group AB, My Safety AB, Nets AB, Nordisk Energiförvaltning ASA, Nya Livförsäkrings AB, Nocom AB, Resco AB, Schibsted ASA, SEB Trygg Liv, Svenska Dagbladet AB och XponCard Group AB.

Aktieinnehav: 40 000.

Aktieinnehav närläggande: 0.

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



LIV FIKSDAHL
FÖDD 1965

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2018.

Styrelseuppdrag/befattning: Styrelseledamot i Intrum AB, Posten Norge AS och Almi Företagspartner AB samt styrelseledamot i Qliro Financial Services AB. Ordförande i Nasdaq AB Listing Committee.

Utbildning: Finance and management vid Trondheim Økonomiske Høgskole.

Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar: Ansvarig för IT och Operations på DnB och tidigare andra ledande befattningar inom DnB. Styrelseordförande för branschorganisationen Bank og Betaling i Finans Norge. Vice ordförande för Sparebanksforeningen. Styrelseledamot i Nille AS, BankAsept och Doorstep.

Aktieinnehav: 30 000.

Aktieinnehav närläggande: 0.

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

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

[Styrelse](#)

Koncernledning

**LARS-JOHAN JARNHEIMER
FÖDD 1960**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2013.

Styrelseuppdrag:

Styrelseordförande i Telia Company AB, Arvid Nordqvist HAB, Egmont International Holding AS och Ingka Holding B.V (IKEA). Styrelseledamot i Point Properties AB och Elite Hotels. Ordförande i Polar Music Prize.

Utbildning: Bachelor of Science in Business Administration and Economics, Lunds och Växjö universitet.**Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar:** Styrelseordförande i Qliro Group, BRIS och Eniro AB. Styrelseledamot i MTG Modern Times Group AB, Millicom International Cellular S.A, Invik, Apoteket AB. Vd och koncernchef Tele2.**Aktieinnehav:** 100 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.*Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och till bolagets större aktieägare.***SANNA SUVANTO-HARSAAE
FÖDD 1966**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2013.

Styrelseuppdrag:

Styrelseordförande i Altia Oyj, BoConcept AS, TCM Group AS, Posti Oy, Babysam AS och Nordic Pet Care Group AS. Styrelseledamot i CEPOS, Harvia Oyj och Broman Group Oy.

Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.**Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar:** Styrelseordförande i Paulig Oy, Health and Fitness Nordic AB, Sunset Boulevard AS, Isadora AB, Footway AB och BTX AS. Styrelseledamot i Jetpak AB, Duni AB, Candyking AB, Upplands Motor AB, CCS AB och Clas Ohlson AB.**Aktieinnehav:** 21 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.*Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och till bolagets större aktieägare.***OSCAR STEGE UNGER
FÖDD 1975**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2018.

Styrelseuppdrag/befattning:

Senior Advisor Wallenberg Foundations AB, grundare och Vd, Canucci AB. Utbildning: Master of Science in Business Administration och Bachelor of Science in Economics vid Stockholms universitet.

Utbildning: Master of Science in Business Administration och Bachelor of Science in Economics vid Stockholms universitet.**Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar:** Chef för investerarelationer samt kommunikationschef på Investor AB och Director Wallenberg Foundations AB.**Aktieinnehav:** 100 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.*Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och till bolagets större aktieägare.***KAY KRATKY
FÖDD 1958**

Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2019.

Styrelseuppdrag/befattning: Vd för Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. och kk global consult samt ordförande för den rådgivande styrelsen i Caphenia GmbH.**Utbildning:** Maskinteknik vid Technische Hochschule Darmstadt.**Tidigare styrelseuppdrag/ befattningar:** Vd Austrian Airlines, COO Lufthansa German Airlines och Vd Jade Cargo International.**Aktieinnehav:** 50 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.*Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och till bolagets större aktieägare.***ARBETSTAGARREPRESENTANT
JENS LIPPESTAD
FÖDD 1960**

Verksam i SAS Norge. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan mars 2020.

Aktieinnehav: 110 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.**Suppleanter:**

Endre Røros, förste suppleant.

Aktieinnehav: 0.

Pål Gisle Andersen, andre suppleant.

Aktieinnehav: 0.**ARBETSTAGARREPRESENTANT
CHRISTA CERÈ
FÖDD 1977**

Verksam i SAS Danmark. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2019.

Aktieinnehav: 10 000.**Aktieinnehav närläggande:** 0.**Suppleanter:**

Kim John Christiansen, förste suppleant.

Aktieinnehav: 0.

William Nielsen, andre suppleant.

Aktieinnehav: 0.**ARBETSTAGARREPRESENTANT
TOMMY NILSSON
FÖDD 1957**

Verksam i SAS Sverige. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan mars 2020.

Aktieinnehav: 0.**Aktieinnehav närläggande:** 0.**Suppleanter:**

Lisa Kernze, förste suppleant.

Aktieinnehav: 0.

Joachim Olsson, andre suppleant.

Aktieinnehav: 190.

Revisorer: KPMG
Huvudansvarig revisor:
Tomas Gerhardsson.
Auktoriserad revisor.
Vald på årsstämman 2020
Styrelsesekreterare:
Marie Wohlfahrt, chefsjurist.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning

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 2019/2020 slutade Mattias Forsberg och ersattes den 1 februari 2020 av Charlotte Svensson i rollen som koncerndirektör och CIO. Vidare slutade Torbjørn Wist och ersattes den 1 september 2020 av Magnus Örnberg i rollen som koncerndirektör och CFO.

**RICKARD GUSTAFSON,
FÖDD 1964**

Verkställande direktör och koncernchef. Medlem av SAS Group Management sedan 1 februari 2011.

Tidigare: Olika ledande befattningar inom GE Capital, både i Europa och USA, och 2006–2011 Vd på Codan/Trygg-Hansa.

Externa styrelseuppdrag: Styrelseledamot i FAM AB och Telia Company AB.

Utbildning: Civilingenjör Industriell Ekonomi.

Aktieinnehav: 400 000.

Aktieinnehav närstående: 5.

Rickard Gustafson eller närstående har inga väsentliga aktieinnehav eller delägarskap i företag som SAS har betydande affärer med.

**MAGNUS ÖRNBERG
FÖDD 1965**

Koncerndirektör och CFO. Medlem av SAS Group Management sedan 1 september 2020.

Tidigare: Executive Vice President och koncernfinansdirektör i Saab samt divisionsfinansdirektör och andra ledande befattningar i ABB.

Externa styrelseuppdrag: Inga.

Utbildning: Civilekonom från Handelshögskolan i Stockholm.

Aktieinnehav: 100 000.

Aktieinnehav närstående: 0.

**CHARLOTTE SVENSSON
FÖDD 1967**

Koncerndirektör och CIO. Medlem av SAS Group Management sedan 1 februari 2020.

Tidigare: Chef för Digital & Communication Services och medlem av koncernledningen i PostNord 2017-2020, Affärsområdeschef för brevverksamheten i Norden samt CTO inom Bonnier Gruppen.

Externa styrelseuppdrag: Inga.

Utbildning: Executive Program, Strategi vid Stanford University, studier i fysik och matematik vid Chalmers University of Technology och Karlstads universitet.

Aktieinnehav: 50 000.

Aktieinnehav närstående: 0.

**CARINA MALMGREN HEANDER
FÖDD 1959**

Koncerndirektör och Chief of Staff. Medlem av SAS Group Management sedan 1 januari 2015.

Tidigare: Flertalet ledande befattningar inom HR och affärsverksamhet hos Electrolux, Sandvik och ABB.

Externa styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Svenska Flygbranschen AB. Styrelseledamot i Projektengagemang AB, Transportföretagen AB och Svenskt Näringsliv.

Utbildning: Civilekonom, Linköpings universitet.

Aktieinnehav: 40 000.

Aktieinnehav närstående: 0.

FÖRVALTNINGS-
BERÄTTELSE

Förvaltningsberättelse

Utdelning,
vinstdisposition
och utsikter

Bolagsstyrningsrapport

Styrelse

Koncernledning**SIMON PAUCK HANSEN**
FÖDD 1976Koncerndirektör och COO
Airline Operations. Medlem av
SAS Group Management sedan
1 oktober, 2019.**Tidigare:** Vice President Network
& Planning och innan dess flera
ledande positioner inom SAS.
Simon Pauck Hansen började som
trainee på SAS 1996.**Externa styrelseuppdrag:**
Ordförande Luftfartens
Klimapartnerskab och styrelse-
ledamot i Hovedbestyrelsen i
Dansk Industri (DI).**Utbildning:** Diploma in Business
Administration with major in
Marketing from Copenhagen
Business School (HD).**Aktieinnehav:** 100 000.**Aktieinnehav närstående:** 0.**KJETIL HÅBJØRG**
FÖDD 1972Koncerndirektör 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 Kjetil Håbjørg rekryterades
till SAS i 2004 arbetade han som
managementkonsult.**Externa styrelseuppdrag:**
NHO Luftfart.**Utbildning:** Executive MBA,
Master in Strategic Management,
Norwegian Business School.**Aktieinnehav:** 25 000.**Aktieinnehav närstående:** 0.**KARL SANDLUND**
FÖDD 1977Koncerndirektör och CCO.
Medlem av SAS Group
Management sedan 1 februari 2014.**Tidigare:** Kommer närmast från
en tjänst som Koncerndirektör
Commercial och har dessförinnan
arbetat i olika ledningsroller i SAS.
Innan Karl Sandlund rekryterades
till SAS 2004 arbetade han inom
McKinsey.**Externa styrelseuppdrag:**
Styrelseledamot i Storebrand ASA.**Utbildning:** Civilingenjör
Industriell Ekonomi, Linköpings
universitet.**Aktieinnehav:** 20 000.**Aktieinnehav närstående:** 0.

RÄKENSKAPER

SE-RSA

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KONCERNENS RESULTATRÄKNING INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	2019–2020 Nov-okt	2018–2019 Nov-okt
Intäkter	2	20 513	46 112
Personalkostnader	3	-7 969	-9 934
Flygbränslekostnader		-5 626	-9 672
Luftfartsavgifter		-1 872	-4 194
Övriga externa kostnader	4	-7 782	-19 324
Avskrivningar och nedskrivningar	5	-6 822	-1 924
Resultatandelar i intresseföretag	6	7	-10
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	7	2	112
Rörelseresultat		-9 549	1 166
Finansiella intäkter	8	806	172
Finansiella kostnader	8	-1 408	-544
Resultat före skatt		-10 151	794
Skatt	9	876	-173
Årets resultat		-9 275	621
Övrigt totalresultat			
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-160	-20
Kassaflödessäkringar – säkringsreserv netto efter skatt		-168	-1 109
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsordningar netto efter skatt		752	-1 752
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		424	-2 881
Årets totalresultat		-8 851	-2 260
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>			
Årets resultat		-9 275	621
Årets totalresultat		-8 851	-2 260
Resultat per stamaktie (SEK)	41	-21,55	1,54
Resultat per stamaktie efter utspädning(SEK)	41	-21,55	1,48

Resultat före skatt och jämförelsestörande poster, MSEK	2019–2020 Nov-okt	2018–2019 Nov-okt
Resultat före skatt	-10 151	794
Nedskrivningar ¹	1 210	93
Omstruktureringskostnader ²	324	230
Realisationsresultat ³	-2	-112
Övriga jämförelsestörande poster ⁴	0	-219
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-8 619	786

1) Nedskrivningar avser flygplan -1 040 (-93) MSEK samt nyttjanderättstillgångar -170 (0) MSEK.

2) Omstruktureringskostnader i form av personalkostnader belastar resultatet med -324 (-230) MSEK.

3) Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om -1 (112) MSEK samt försäljningar av lokal om 3 (0) MSEK.

4) Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK samt en upplösning av en reservering för gratifikation till medarbetare om 0 (71) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

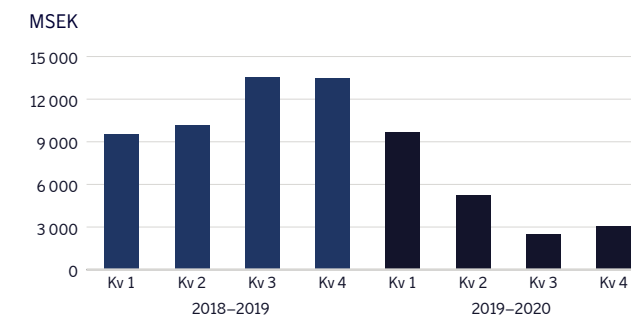
Revisionsberättelse

RESULTATRÄKNING EXKLUSIVE ÖVRIGT
TOTALRESULTAT – KVARTALSVISA UPPGIFTER

MSEK	2018–2019 Nov-okt					2019–2020 Nov-okt				
	Kv 1 Nov–jan	Kv 2 Feb–apr	Kv 3 Maj–jul	Kv 4 Aug–okt	Helår Nov–okt	Kv 1 Nov–jan	Kv 2 Feb–apr	Kv 3 Maj–jul	Kv 4 Aug–okt	Helår Nov–okt
Intäkter	9 405	9 871	13 401	13 435	46 112	9 707	5 264	2 507	3 035	20 513
Personalkostnader	-2 401	-2 420	-2 504	-2 609	-9 934	-2 575	-1 995	-1 664	-1 735	-7 969
Flygbränslekostnader	-1 961	-2 181	-2 750	-2 780	-9 672	-2 020	-2 504	-331	-771	-5 626
Luftfartsavgifter	-916	-961	-1 138	-1 179	-4 194	-917	-523	-162	-270	-1 872
Övriga externa kostnader	-4 168	-4 981	-4 996	-5 179	-19 324	-3 595	-2 150	-631	-1 406	-7 782
Avskrivningar och nedskrivningar	-419	-455	-548	-502	-1 924	-1 369	-1 408	-2 448	-1 597	-6 822
Resultat från andelar i intresseföretag	-9	-3	1	1	-10	2	1	1	3	7
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	8	0	104	0	112	0	0	-1	3	2
Rörelseresultat	-461	-1 130	1 570	1 187	1 166	-767	-3 315	-2 729	-2 738	-9 549
Finansiella intäkter	44	44	43	41	173	32	24	1 024	16	806
Finansiella kostnader	-159	-130	-123	-132	-545	-352	-431	-366	-549	-1 408
Resultat före skatt	-576	-1 216	1 490	1 096	794	-1 087	-3 722	-2 071	-3 271	-10 151
Skatt	107	283	-328	-235	-173	226	252	-294	692	876
Periodens resultat	-469	-933	1 162	861	621	-861	-3 470	-2 365	-2 579	-9 275
<i>Hänförligt till:</i>										
Innehavare av aktier i moderföretaget	-469	-933	1 162	861	621	-861	-3 470	-2 365	-2 579	-9 275
Innehav utan bestämmande inflytande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

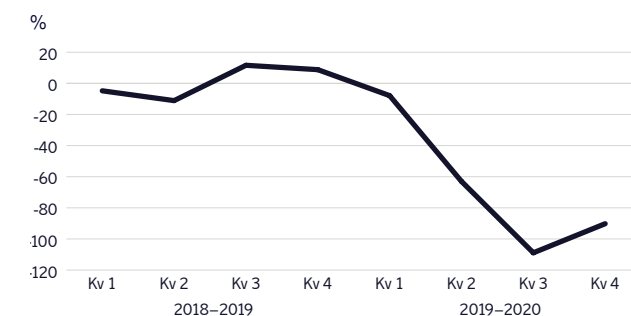
INTÄKTER

(kvartal enligt räkenskapsåret november–oktober)



EBIT-MARGINAL

(kvartal enligt räkenskapsåret november–oktober)



RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KONCERNENS BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	31 okt 2020	31 okt 2019
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar	10	1 273	1 416
Flygplan och reservmotorer/-delar	11	15 630	11 696
Övriga materiella tillgångar	11	736	802
Förskott avseende flygplan	12	2 495	3 071
Nyttjanderättstillgångar	13	17 264	-
Andelar i intresseföretag	6	19	14
Övriga andelar	14	9	9
Pensionsmedel, netto	15	3 172	2 004
Långfristiga fordringar	14	2 863	2 519
Uppskjutna skattefordringar	9	1 640	750
Summa anläggningstillgångar		45 101	22 281
Omsättningstillgångar			
Varulager och förråd	16	510	346
Kundfordringar	17	318	1 233
Fordringar hos intresseföretag	18	0	0
Övriga fordringar	19	800	543
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	473	846
Likvida medel	21	10 231	8 763
Summa omsättningstillgångar		12 332	11 731
SUMMA TILLGÅNGAR		57 433	34 012

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK	Not	31 okt 2020	31 okt 2019
Eget kapital	22		
Aktiekapital		8 650	7 690
Övrigt tillskjutet kapital		2 899	170
Reserver		-216	112
Hybridobligationer		7 615	1 500
Balanserade vinstmedel inkl. årets resultat		-8 458	-4 100
Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare		10 490	5 372
Innehav utan bestämmande inflytande		0	0
Summa eget kapital		10 490	5 372
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	23	11 219	9 450
Räntebärande leasingsskulder	24	13 499	-
Övriga skulder	25	1 999	1 926
Avsättningar	27	1 322	1 966
Uppskjutna skatteskulder	9	282	183
Summa långfristiga skulder		28 321	13 525
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	28	3 773	1 833
Räntebärande leasingsskulder	24	3 105	-
Leverantörsskulder		1 191	1 700
Trafikavräkningssskuld	25	5 346	6 049
Skatteskulder		3	17
Övriga skulder		667	755
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	2 265	3 202
Avsättningar	27	2 272	1 559
Summa kortfristiga skulder		18 622	15 115
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		57 433	34 012
Eget kapital per stamaktie (SEK)		0,40	10,12

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Ej registrerat aktiekapital ¹	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital hänf. till moder- företagets ägare
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018	7 732	-	327	1 292	-51	-	-2 032	7 268
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15							-27	-27
Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018	7 732	-	327	1 292	-51	-	-2 059	7 241
Inlösen av preferensaktier	-42						-1 044	-1 086
Eget kapitalandel av konvertibelt lån			-157				157	0
Hybridobligation						1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation							-23	-23
Årets resultat							621	621
Årets totalresultat				-1 109	-20		-1 752	-2 881
Utgående balans 31 oktober 2019	7 690	-	170	183	-71	1 500	-4 100	5 372
Ränta på hybridobligation							-126	-126
Minskning av aktiekapitalet i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	-7 403						7 403	0
Nyemission aktier	3 875	5	2 120					6 000
Nyemission hybridobligationer						6 000		6 000
Konvertering av befintlig hybridobligation till aktier	873		477			-1 500	150	0
Konvertering av befintlig obligation till aktier och ny hybridobligation	410		225			1 615		2 250
Transaktionskostnader			-93				-62	-155
Fondemission i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	3 200						-3 200	0
Årets resultat							-9 275	-9 275
Årets totalresultat				-168	-160		752	424
Utgående balans 31 oktober 2020	8 645	5	2 899	15	-231	7 615	-8 458	10 490

1) Avser 5 976 882 aktier i SAS AB, registrerade november 2020.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

MSEK	Not	2019–2020 Nov-okt	2018–2019 Nov-okt
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat före skatt		-10 151	794
Avskrivningar och nedskrivningar		6 822	1 924
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier		-2	-112
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	33	-82	-248
Betald skatt		-18	-53
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-3 431	2 305
<i>Förändring av:</i>			
Varulager och förråd		-164	54
Rörelsefordringar		-41	-5
Rörelseskulder		-1 475	964
Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital		-1 680	1 013
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-5 111	3 318
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Flygplan		-6 380	-4 796
Byggnader, inventarier och pågående investeringar		-97	-116
Aktier och andelar, immateriella tillgångar m.m.		-78	-96
Förskottsinsbetalningar för flygplan		-1 063	-1 183
Förvärv av dotterföretag/intresseföretag	34	-4	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	35	-	394
Försäljning av flygplan, reservmotorer och byggnader		3	-
Inbetalningar från sale and leaseback av flygplan		459	1 329
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.		-92	-96
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 252	-4 580

MSEK	Not	2019–2020 Nov-okt	2018–2019 Nov-okt
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
	36		
Nyemission hybridobligationer		6 000	1 474
Nyemission aktier		5 910	-
Inlösen av preferensaktier		-	-1 112
Utdelning på preferensaktier		-	-26
Upptagande av lån		11 210	2 292
Återbetalning av lån		-4 520	-2 362
Amortering leaseskulder		-3 082	-
Utbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		-1 059	-163
Återbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		480	408
Förmånsbestämda pensionsbetalningar		-299	-268
Ränta hybridobligationer		-128	-
Räntederivat		-476	-128
Övrigt i finansieringsverksamheten		-201	154
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		13 835	269
Årets kassaflöde			
Omräkningsdifferens i likvida medel		-4	0
Likvida medel vid årets början		8 763	9 756
Likvida medel vid årets slut	21	10 231	8 763
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)		-11,64	8,67

KOMMENTARER TILL KASSAFLÖDESANALYSEN

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick till -3 431 (2 305) MSEK. Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m. avser främst omvärdering på leasingsskulder, resultatteffekt värdering finansiella instrument samt avsättningar för omstruktureringkostnader.

Rörelsekapitalförändringarna uppgick till -1 680 (1 013) MSEK. Det är framförallt rörelseskuldena, särskilt trafikavräkningssskulden som minskat under året.

Årets flygplansförvärv som uppgick till 5 908 (3 071) MSEK består av leveransbetalningar för tre nya Airbus A320neo och fyra nya Airbus A350. Därutöver inkluderar flygplansinvesteringarna 472 (1 725) MSEK aktiverade utgifter för flygplansunderhåll och flygplansmodifieringar.

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

Rekapitaliseringen under slutet av året påverkade kassan positivt med 11 910 MSEK. Upptagande av lån uppgick till 11 210 MSEK och amortering av lån samt leasingsskulder gjordes med 7 602 MSEK.

Sammantaget ökade SAS koncernens likvida medel under räkenskapsåret med 1 472 (-993) MSEK varefter de likvida medlen uppgick till 10 231 (8 763) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOTÖVERSIKT

REDOVISNINGSPRINCIPER

NOT 1	Väsentliga redovisningsprinciper	70
--------------	----------------------------------	----

INTÄKTER & RESULTAT

NOT 2	Intäkter	78
NOT 4	Övriga externa kostnader	81
NOT 5	Avskrivningar och nedskrivningar	81
NOT 6	Resultat- och kapitalandelar i intresseföretag	82
NOT 7	Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	82
NOT 8	Finansnetto	82
NOT 9	Skatt	83
NOT 37	Ersättning till revisorer	103
NOT 38	Transaktioner med intresseföretag	103
NOT 39	Segmentrapportering	104
NOT 41	Resultat per aktie	105
NOT 42	Transaktioner med närstående	105

MEDARBETARE

NOT 3	Personalkostnader	79
NOT 15	Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	87

OPERATIVA TILLGÅNGAR

NOT 10	Immateriella tillgångar	84
NOT 11	Materiella anläggningstillgångar	85
NOT 12	Förskott avseende flygplan	86
NOT 13	Nyttjanderättstillgångar	86
NOT 16	Varulager och förråd	90
NOT 17	Kundfordringar	90
NOT 18	Kortfristiga fordringar hos intresseföretag	90
NOT 19	Övriga fordringar	90
NOT 20	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	90
NOT 40	Dotterföretag i SAS koncernen	105

ÖVRIGT

NOT 43	Väsentliga händelser efter balansdagen	105
---------------	--	-----

FINANSIELLA TILLGÅNGAR & SKULDER

NOT 14	Finansiella anläggningstillgångar	86
NOT 21	Likvida medel	90
NOT 23	Räntebärande skulder	92
NOT 24	Räntebärande leasingkulder	93
NOT 26	Finansiell riskhantering och finansiella derivat	93
NOT 28	Kortfristiga räntebärande skulder	101

OPERATIVA SKULDER & FÖRPLIKTELSE

NOT 25	Kontraktstillgångar och kontraktsskulder	93
NOT 27	Avsättningar	101
NOT 29	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	101
NOT 30	Ställda säkerheter	101
NOT 31	Eventualförpliktelser	102
NOT 32	Hyresförpliktelser	102

KAPITALSTRUKTUR

NOT 22	Eget kapital	91
---------------	--------------	----

KASSAFLÖDESNOTER

NOT 33	Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet med mera	102
NOT 34	Förvärv av dotter- och intresseföretag	103
NOT 35	Avyttring av dotter- och intresseföretag	103
NOT 36	Skulder i finansieringsverksamheten	103

MODERFÖRETAGET

NOT 1	Antal anställda, löner, andra ersättningar och sociala kostnader	108
NOT 2	Skatt	108
NOT 3	Andelar i dotterföretag	108
NOT 4	Andra värdepappersinnehav	108
NOT 5	Obligationslån	108
NOT 6	Eventualförpliktelser	108
NOT 7	Ersättning till revisorer	108

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

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 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 2019. 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 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.

NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2019/20

Sedan den 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandardens IFRS 16 Leasingavtal, enligt den modifierade retroaktiva metoden, vilket innebär att jämförelsetal för tidigare perioder ej räknas om. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasing. Av tabellen nedan framgår effekten från införandet av IFRS 16 på eget kapital och andra poster i balansräkningen per övergångsdatumet 1 november 2019. Mer information om hur IFRS 16 tillämpas i koncernen återfinns senare i denna not. I övrigt har det inte skett några väsentliga förändringar av IFRS som påverkar koncernen.

Påverkan på koncernens balansräkning

Leasingskulden redovisas som ett belopp motsvarande nuvärdet av framtida leasingbetalningar för de leasade tillgångarna. Som en följd av SAS övergångsmetod värderades alla nyttjanderättstillgångar till ett belopp som motsvarar leasingskulden per övergångsdatumet. Justeringar av nyttjanderättstillgångar har gjorts för förutbetalda leasingkostnader som redovisades

den 31 oktober 2019 och den initiala beräkningen av återställandekostnader för de leasade tillgångarna. Det initiala antagandet av IFRS 16 fick ingen effekt på eget kapital. Av tabellen nedan framgår övergångseffekten den 1 november 2019 på koncernens balansräkning.

De huvudsakliga tillgångar som leasas av SAS är flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning. Per övergångsdatumet avser 13,4 miljarder SEK av nyttjanderättstillgångar flygplan inklusive motorer, 2,8 miljarder SEK fastigheter och 0,5 miljarder SEK ground handling-utrustning. En betydande påverkan från tillämpningen av IFRS 16 är att SAS exponeras för valutakursfluktuationer. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingskulder avseende flygplan är denominerade i USD, medan fastigheter och ground handling-utrustning främst är denominerade i SEK, NOK och DKK. Då flygplan utgör omkring 80 % av leasingskulderna per övergångsdatumet är valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK betydande. SAS har justerat sin policy för säkring av utländska valuta från och med 1 november för att bättre hantera denna risk.

EFFEKT AV NYA STANDARDER 1 NOVEMBER 2019 – IFRS 16

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

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Påverkan på koncernens resultaträkning

SAS resultaträkning påverkas i hög grad av IFRS 16. Leasingkostnaderna som tidigare redovisades i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgångar och en räntekostnad för leaseingskulderna. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leaseingskulderna är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leaseingskulderna amorteras. När IAS 17 tillämpades under tidigare år resultatfördes operationella leasingavtal för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning i huvudsak linjärt över leasingperioden och redovisades i rörelseresultatet som leasingkostnader för flygplan och övriga rörelsekostnader. Med tanke på denna förändring i kostnadsmönstret där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 (exklusive valutaomvärdering) en negativ påverkan på SAS resultat under räkenskapsåret 2019/2020 som helhet. Men till följd av effekten av valutaomvärdering var påverkan på resultat före skatt (EBT) +261 MSEK. Över leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på koncernens resultaträkning för räkenskapsåret 2019/20.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, 2019/20 – PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat 2019/20	Justeringar	Justerat 2019/20*
Intäkter	20 513		20 513
Personalkostnader	-7 969		-7 969
Flygbränslekostnader	-5 626		-5 626
Luftfartsavgifter	-1 872		-1 872
Övriga externa kostnader	-7 782	-4 039	-11 821
Avskrivningar och nedskrivningar	-6 822	3 817	-3 005
Resultat från andelar i intresseföretag	7		7
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	2		2
Rörelseresultat (EBIT)	-9 549	-222	-9 771
Finansnetto	-602	-39	-641
Resultat före skatt (EBT)	-10 151	-261	-10 412

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

Påverkan på koncernens kassaflödesanalys

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

KONCERNENS KASSAFLÖDEANALYS, 2019/20 – IFRS 16

	Rapporterat 2019/20	Justeringar	Justerat 2019/20*
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-5 111	-3 082	-8 193
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 252	-	-7 252
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	13 835	3 082	16 917
Årets kassaflöde	1 472	-	1 472

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

Påverkan på nyckeltal

Eftersom IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning har SAS gått igenom nyckeltal för att se till att de är fortsatt relevanta. Som en följd av SAS övergångsmetod har den finansiella rapporteringen som SAS publicerat under 2019/2020 inte inkluderat omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på nyckeltal som har beräknats på utgående balanser.

NYCKELTAL, 2019/20 – PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat 2019/20	Justeringar	Justerat 2019/20*
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	0,87	+0,02	0,89
Eget kapital per stamaktie (SEK)	0,4	-0,09	0,31
Soliditet	18 %	+6	24 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	18 899	-16 604	2 295
Skuldsättningsgrad	1,8	-1,57	0,23

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

Förändring av presentation – koncernens resultaträkning

I samband med införandet av IFRS 16 har koncernen gjort några förändringar för att förbättra presentationen av koncernens resultaträkning. Tidigare redovisades Leasingkostnader flygplan som en separat rad i resultaträkningen. Efter införandet av IFRS 16 är denna kostnad inte längre väsentlig för koncernen och redovisas därför från den 1 november 2019 som Övriga externa kostnader och specificeras i not 4 i denna rapport. Bränslekostnader och Luftfartsavgifter redovisades tidigare som Övriga externa kostnader, men från den 1 november 2019 redovisas dessa kostnader på separata rader i resultaträkningen. Eftersom dessa kostnader fortsättningsvis redovisas i rörelseresultatet (EBIT) har den ändrade presentationen inte någon effekt på rörelseresultatet (EBIT). De redovisade beloppen i jämförelseåret, 2018/2019, har omklassificerats. Se mer detaljer i tabellen nedan.

Kompensation för förseningar och inställda flygningar

IFRS Interpretation Committee (IFRIC IC) publicerade ett agendabeslut i september 2019 om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IC fastslår i sitt beslut att kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar är en rörlig ersättning i avtalet. Därför bör ersättning- en redovisas som en justering av intäkter. SAS har under 2018/2019 och tidigare redovisat kompensation till kunder under övriga rörelsekostnader. I enlighet med IC:s beslut har SAS analyserat effekterna och har omklassificerat kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar från rörelsekostnader till intäkter, i enlighet med IC:s agendabeslut. Beloppet som omklassificeras för räkenskapsåret 2018/2019 uppgår till 624 MSEK.

OMKLASSIFICERING AV JÄMFÖRELSEÅR, 2018/19 – KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat 2018/19	Justeringar	Justerat 2018/19
Intäkter	46 736	-624	46 112
Leasingkostnader flygplan	-3 561	3 561	-
Övriga externa kostnader	-30 253	10 929	-19 324
Bränslekostnader	-	-9 672	-9 672
Luftfartsavgifter	-	-4 194	-4 194

Ovanstående tabell visar påverkan på 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation – koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT). 624 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader 9 672 MSEK, Luftfartsavgifter 4 194 MSEK och Leasingkostnader flygplan -3 561 MSEK.

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 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 företagets identifierbara tillgångar, skulder och eventalförpliktelser 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 koncernledning.

Geografisk information om intäkter från externa kunder samt tillgångar

Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intrakandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga intäkter allokeras till geografiskt område baserat på kundens geografiska placering, till exempel avseende varor som exporteras till en kund i annat land alternativt den geografiska placering där tjänsten eller servicen utförs.

Tillgångar fördelade per geografiskt område omfattar inte koncernens flygplan samt förskott avseende materiella anläggningstillgångar. Eftersom flygplanen används flexibelt över hela linjenätet, finns ingen rättvisande bas för att allokera dessa.

OMRÄKNING AV UTLÄNDSK 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	
		2020 31 okt	2019 31 okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Danmark	DKK 100	139,67	143,91	141,77	141,09
Norge	NOK 100	93,29	104,98	99,64	107,73
USA	USD	8,91	9,63	9,40	9,35
Storbritannien	GBP	11,52	12,47	12,03	11,88
Schweiz	CHF 100	972,88	975,08	982,71	940,06
Japan	JPY 100	8,55	8,87	8,71	8,52
EMU-länder	EUR	10,40	10,75	10,58	10,53

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 (FVOC) 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 marknadsnotering 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.

Nedskrivning av finansiella tillgångar

Koncernens finansiella tillgångar, som värderas till upplupet anskaffningsvärde, provas 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 säkring 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

I oktober 2020 konverterades hybridobligationen på 1 500 MSEK till aktier till 90 % av nominellt belopp. Nya 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 hänförlig till hybridobligationerna redovisas direkt i eget kapital.

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar 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 ¹
Reservmateriel och reservdelar	20 år ¹
Motorkomponenter (genomsnitt)	8 år ²
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 motorernas användning.

LEASING, REDOVISNINGSPRINCIPER 2019/2020**IFRS 16 – Leasingavtal**

Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandard IFRS 16 Leasingavtal, enligt den modifierade retroaktiva metoden. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasing. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt ersätts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell skuld i balansräkningen. Den finansiella skulden redovisas som ett belopp motsvarande nuvärdet av framtida leasingbetalningar för en leasad tillgång. Som en följd av SAS övergångsmetod värderas alla nyttjanderättstillgångar initialt till ett belopp som motsvarar den finansiella leasingkulden per övergångsdatumet plus förutbetalda leasingkostnader redovisade den 31 oktober 2019. Leasingkostnaden som tidigare redovisades

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgången och en räntekostnad för den finansiella skulden.

Effekt på balansräkning och resultaträkning

De huvudsakliga tillgångar som leasas av SAS är, i väsentlighetsordning, flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning. Flygplan, inklusive motorer, utgör omkring 80 % av de nyttjanderättstillgångar som redovisats per övergångsdatumet. Resterande del är i huvudsak fördelad mellan fastigheter (~17 %) och ground handling-utrustning (~3 %).

Per 1 november 2019 ökade SAS tillgångar med 16 718 MSEK på grund av redovisningen av nyttjanderättstillgångar. Leasingskulder och skulder avseende återställandekostnader ökade med samma belopp. Justeringar har gjorts för kvittning av förutbetalda leasingkostnader mot leasingskulder. Eftersom att förändringen i tillgångar motsvarar förändringen i skulder fick den initiala tillämpningen av IFRS 16 ingen effekt på eget kapital vid övergången.

En betydande påverkan från tillämpningen av IFRS 16 är att SAS exponeras för valutakursfluktuationer. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, medan motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingskulder avseende flygplan är denominerade i USD, medan fastigheter och ground handling-utrustning främst är denominerade i SEK, NOK och DKK. Då flygplan utgör omkring 80 % av skulderna är valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK betydande.

I SAS resultaträkning skrivs nyttjanderättstillgångar av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingskulder är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingskulden amorteras.

SAS REDOVISNINGSPOLICY FÖR IFRS 16

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 leasingskulden. Andra fakta som indikerar att en option skulle kunna utnyttjas är större ändringar på flygplanet, såsom en kabinrenovering.

Diskonteringsränta

Per övergångsdatumet har koncernen tillämpat den praktiska lösningen i IFRS 16 där en enhetlig diskonteringsränta tillämpas på en portfölj av leasingavtal med relativt liknande egenskaper. Den ränta som har tillämpats är den genomsnittliga låneräntan för tillgångsbaserad flygplansfinansiering per 1 november 2019 (4,04 %). 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 leasingskulder 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 leasebacksituationen 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.

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 återlämningskicket 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 anläggningstillgångar" i not 1.

Wet lease

SAS hyr flygplanskapacitet från externa operatörer genom wet lease. Kostnaderna för dessa leasingarrangemang allokerades fram till den 1 november 2019 dels till leasingkostnader flygplan, för själva flygplanskapaciteten, och dels till övriga rörelsekostnader, wet lease-kostnader. IFRS 16 fastslår att för ett avtal som utgör ett leasingavtal eller innehåller leasing ska ett företag redovisa varje leasingkomponent inom avtalet som leasing separat från icke-leasingkomponenter i avtalet, om inte företaget tillämpar en praktisk lösning i IFRS 16. 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 uppsägningsbara 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 uppsägningsbara perioden i leasingavtalen. Optioner att förlänga leasingperioden har inte inkluderats eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas.

Diskonteringsränta

För leasingavtal för fastigheter tillämpas följande diskonteringsräntor:

- För leasingavtal med fast ränta tillämpar SAS sin genomsnittliga finansieringskostnad som ränta för diskontering av leasingskulder (2,46 % –6,86 %).
- Den genomsnittliga finansieringskostnaden beräknas som den relevanta swapräntan för avtalets löptid plus SAS genomsnittliga kreditspread.
- För leasingavtal med rörlig ränta tillämpar SAS summan av den kredit-spread som definieras i avtalet plus den relevanta swapräntan för avtalets löptid som ränta för diskontering av leasingskulder. Om spreaden i avtalet inte är känd tillämpas SAS genomsnittliga kreditspread som spread.

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 uppsägningsbara perioden i leasingavtalen. Vissa leasingavtal innehåller optioner om förlängning och de har inkluderats om koncernen bedömer att optionerna kommer att utnyttjas.

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Leasingkomponenter och icke-leasingkomponenter

Enligt vad som anges ovan ska en enhet redovisa varje leasingkomponent inom avtalet som leasing separat från icke-leasingkomponenter i avtalet, om inte enheten tillämpar en praktisk lösning i IFRS 16. Koncernen redovisar varje leasingkomponent separat från icke-leasingkomponenter utifrån leasingtillgångarnas relativa fristående pris.

Diskonteringsränta

För leasingavtal för ground handling-utrustning tillämpas följande diskonteringsräntor:

- För leasingavtal med fast ränta tillämpar SAS sin genomsnittliga finansieringskostnad som ränta för diskontering av leasingkuldena (2,85 %–5,21 %). Den genomsnittliga finansieringskostnaden beräknas som den relevanta swapräntan för avtalets löptid plus SAS genomsnittliga kreditspread.
- För leasingavtal med rörlig ränta tillämpar SAS summan av den kreditspread som definieras i avtalet plus den relevanta swapräntan för avtalets löptid som ränta för diskontering av leasingkuldena. Om spreaden i avtalet inte är känd tillämpas SAS genomsnittliga kreditspread som spread.

ÖVRIGA TILLGÅNGAR

Leasingavtal som enskilt eller per tillgångsslag inte är väsentliga för koncernen har exkluderats från nyttjanderätten och leasingkulden. Exempel på sådana avtal är leasing av bilar, mindre IT-utrustning och kontorsutrustning.

Temporär förenklingsregel avseende hyreslättnader

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

Koncernen som leasegivare

Hyresintäkter från operationell leasing redovisas linjärt över perioden för respektive leasingavtal.

LEASING, REDOVISNINGSPRINCIPER 2018/2019

Före 1 november 2019 tillämpade SAS IAS 17 Leasing. Följande principer var gällande räkenskapsåret 2018/2019:

SAS har ingått finansiella och operationella leasingavtal. Leasingavtal där SAS i stor utsträckning tar över samtliga risker och fördelar med tillgången redovisas som finansiella leasingavtal. Alla övriga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal.

Koncernen som leasetagare

Finansiella leasingavtal – I början av leasingperioden redovisas finansiella leasingavtal till det lägre av verkligt värde för tillgången i leasingavtalet och nuvärde av minimileaseavgifterna. Motsvarande betalningsskyldighet till leasegivaren ingår i balansräkningen under övriga lån. Leaseavgifter är proportionellt fördelade mellan finansiella kostnader och minskad leasingför-

pliktelse så att en konstant räntesats redovisas för den återstående skulden. Tillgångens nyttjandeperiod överensstämmer med koncernens policy för ägda tillgångar.

Sale and leaseback-avtal klassificeras i enlighet med ovan nämnda principer för finansiell respektive operationell leasing. Vinst från sale and leaseback av egendom och utrustning som givit upphov till ett finansiellt leasingavtal skjuts upp och periodiseras över leasingperioden. Om en sale and leaseback-transaktion resulterar i ett operationellt leasingavtal, och det är uppenbart att transaktionen genomförs till verkligt värde, redovisar koncernen eventuell vinst eller förlust omedelbart.

Operationell leasing – Avgifter som ska betalas under operationella leasingavtal belastar resultatet linjärt över perioden för respektive leasingavtal. Förmåner som erhållits och eventuellt kommer att erhållas som stimulans för att ingå ett operationellt leasingavtal fördelas också linjärt över leasingperioden.

I SAS produktionsmodell, som baseras på att mindre flöden och regionaltrafik flygs av samarbetspartners, hyrs flygplanskapacitet inklusive bemanning in från externa operatörer. Hyresavtalen klassificeras som operationella leasingavtal och kostnaderna allokteras dels till leasingkostnader flygplan, för själva flygplanskapaciteten, och dels till övriga rörelsekostnader, wet lease-kostnader.

Koncernen som leasegivare

Hyresintäkter från operationell leasing redovisas linjärt över perioden för respektive leasingavtal. Direkta initialkostnader för förhandlingar och upprättande av ett operationellt leasingavtal adderas till det redovisade värdet för den leasade tillgången och redovisas linjärt över leasingperioden.

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 fördelarna som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget
- tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

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 allokteras till minsta möjliga kassagenererande enhet och det redovisade värdet prövas 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 kassaflöden diskonteras med räntesatser som koncernen uppskattar vara den riskpåverkande 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 3–15 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 återvinningsvärde 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.

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 förpliktelser 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 tillkännagivet.

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. De flesta pensionsordningar för personal inom Skandinavien har tidigare varit förmånsbaserade. Nya kollektivavtal med flygande personal ingicks i november 2012. De nya avtalen innebar bland annat att de förmånsbaserade pensionsordningarna till stor del ersatts med premiebaserade pensionsordningar med verkan från första kvartalet 2013/2014.

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 förpliktelserna 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 pensionsskulden eller pensionstillgången, och redovisas som en personalkostnad inom rörelseresultatet. 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 anställd.

Långsiktigt incitamentsprogram

Den 12 mars 2020 beslutade SAS årsstämma i enlighet med styrelsens förslag om inrättande av ett långsiktigt incitamentsprogram för SAS heltids- och deltidsanställda (med undantag för koncernledningen). Incitamentsprogrammet har inte haft någon effekt på redovisningen eftersom resultatvillkoret (ROIC) inte har uppfyllts.

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 överförts 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 trafikavräkningsskuld i koncernens balansräkning. Koncernen bedömer löpande den beräknade trafikavräkningsskulden, 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, outnyttjade 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 outnyttjade biljetter den senaste 24-månadersperioden. Eventuella skillnader mellan tidigare månaders bedömningar och faktiskt utfall redovisas i resultaträkningen.

Koncernen bedömer löpande den beräknade kortfristiga trafikavräkningsskulden 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 kunder tjäna bonuspoäng när de flyger, hyr bil, bor på ett visst hotell, använder ett EuroBonus-kreditkort samt vid handel i EuroBonus-butiken eller andra utvalda butiker.

EuroBonus-medlemmar tjänar främst in poäng via köp av flygbiljetter eller vid användning av EuroBonus-kreditkort. I samband med att poäng tjänas in ökar EuroBonus-skulden i koncernens balansräkning, med motsvarande minskning av intäkter. Den del av priset som allokeras till EuroBonus-skulden värderas till poängens fristående försäljningspris relativt det fristående försäljningspriset för tjänsten eller varan som ligger till grund för att poängen tjänas in, t.ex. flygbiljetten. När poäng används av EuroBonus-medlemmar minskar skulden i koncernens balansräkning, med motsvarande ökning av intäkter. Utnyttjade EuroBonus-poäng redovisas således som intäkt i samband med att tjänsten eller varan som poängen nyttjas till överförs till EuroBonus-medlemmen.

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. Trafikavräkningsskulden 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".

Trafikavräkningsskulden 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 25.

STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS koncernen har under räkenskapsåret fått stöd för korttidspermitteringar i arbetsstyrkan från den danska, norska och svenska staten till följd av covid-19. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som

Fortsättning not 1

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt 788 MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten avseende ersättning för fasta kostnader och 589 MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader. Utöver det har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 625 MSEK.

LÅNEUTGIFTER

Låneutgifter som uppkommer i verksamheten resultatförs under den period de uppkommer. Låneutgifter avseende förskottsbetalningar 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 drifttagande av flygplanen och sker enligt huvudprincipen för flygplan.

SKATTER

Aktuell skatt för perioden baseras på periodens resultat justerat för skattemässigt 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 skattemässiga 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.

Totalresultat respektive direkt mot eget kapital.

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.

Förväntade ekonomiska nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar

Koncernledningen granskar periodiskt att de ekonomiska nyttjandeperioderna för materiella anläggningstillgångar är korrekta. Granskningen utgår från tillgångarnas aktuella skick, den period som de förväntas fortsätta vara ekonomiskt förmånliga för koncernen, information om tidigare tillgångar av samma art samt utvecklingen i branschen.

Eventuella förändringar i den ekonomiska nyttjandeperioden för egendom och utrustning redovisas framåtriktat i resultatet.

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 allokeras 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 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, dvs 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 DUS14 för Sverige samt till K2018 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 pensionsskulden 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 sänkts för samtliga länder förutom för Danmark som behållit samma diskonteringsränta. För de svenska pensionsordningarna sänktes antagandet om inflation under räkenskapsåret från 1,9 % till 1,5 %. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,2 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningstillgångarna har varit högre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,4 mdr SEK. I tillägg har ett positivt värde om 0,2 mdr SEK redovisats inom raden Erfarenhetsbaserade vinster/förluster främst orsakat av att antalet aktiva personer minskat under året.

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 3,2 mdr SEK och en procentenhets förändring av inflationsantagandet påverkar förpliktelsen med cirka 3,0 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

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 hänförs 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).

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 2020 eller senare.

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. Förvärvsrelaterade kostnader för dotterföretag, som kostnadsförs i koncernredovisningen, ingår som en del i anskaffningsvärdet för andelar i dotterföretag.

Övriga aktier och andelar: Redovisas till anskaffningsvärde.

NOT 2 INTÄKTER

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Trafikintäkter:		
Passagerarintäkter	13 943	35 479
Charterintäkter	564	2 117
Fraktintäkter	877	1 506
Övriga trafikintäkter	1 818	2 936
Övriga rörelseintäkter:		
Försäljning ombord	69	263
Ground Handling-tjänster	598	1 236
Tekniskt underhåll	127	169
Terminal- och speditionstjänster	263	394
Försäljningskommissioner och avgifter	298	622
Övriga rörelseintäkter	1 956	1 390
Summa	20 513	46 112

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 intäktsslag se ovan och för uppdelning av intäkterna på geografiska områden, se not 39.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 3 PERSONALKOSTNADER

MEDELANTAL ANSTÄLLDA

Medelantalet anställda under 2019/2020 inom SAS koncernen var 7 568 (10 445). Fördelningen av medelantal anställda per land framgår av tabell nedan. Medelantalet anställda i Danmark uppgick till 2 434 (3 372), i Norge 2 132 (2 813) samt i Sverige 2 792 (3 978).

	2019–2020 Nov–okt		2018–2019 Nov–okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Danmark	1 627	807	2 269	1 103
Norge	1 378	754	1 698	1 115
Sverige	1 660	1 132	2 453	1 525
Övriga länder	191	19	125	157
Totalt	4 856	2 712	6 545	3 900
Totalt män och kvinnor	7 568¹		10 445	

1) Medelantalet anställda påverkas kraftigt under FY20 av de permitteringsordningar som SAS tagit i bruk från april månad samt utfallet av de ca. 5 000 uppsägningar SAS påbörjade under juni 2020.

KÖNSFÖRDELNING INOM LEDANDE BEFATTNINGAR I KONCERNEN

	31 okt 2020		31 okt 2019	
	Antal på balansdagen	varav män	Antal på balansdagen	varav män
Styrelseledamöter	35	60 %	39	64 %
Vd och andra ledande befattningshavare	34	68 %	32	81 %

LÖNER, ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA AVGIFTER

SAS koncernens totala lönekostnader uppgick till 8 252 (9 495) MSEK varav sociala avgifter 1 132 (1 324) MSEK och pensioner 859 (875) MSEK.

Löner, ersättningar och sociala avgifter inkluderar omstrukturingskostnader om 324 (230) MSEK.

SAS har under räkenskapsåret 2019/2020 brukat omfattande permitteringsordningar i de länder statsstödda ordningar eller regelverk kring permittering funnits att tillgå, primärt Danmark, Norge och Sverige. I de fall ordningarna har inneburit så kallat korttidsarbete där SAS står för lönekostnader men erhåller stöd från staterna har stödet inte avräknats lönekostnaderna i nedan tabell, vilket gör att kostnad per FTE ökar avsevärt när räkenskapsåren jämförs. Endast i de fall där permitteringsordningarna har inneburit en direkt nedgång i lön reflekteras den minskade lönekostnaden.

I tillägg har SAS genomfört ca 5 000 uppsägningar under räkenskapsåret 2019/2020 där merparten har erhållit slutlön under 2019/2020, beroende på uppsägningstid.

	2019–2020 Nov–okt		2018–2019 Nov–okt	
	Löner & andra ersättningar ¹	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) ²	Löner & andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) ²
SAS AB	17	14 (7)	36	17 (8)
SAS Konsortiet	4 295	1 547 (683)	4 671	1 628 (656)
Övriga dotterföretag	1 949	430 (169)	2 589	554 (211)
SAS koncernen totalt	6 261	1 991 (859)	7 296	2 199 (875)

1) Innefattar löneminskningar till följd av permitteringsordningar som tagits i bruk från april månad 2020. Statsstöd som erhållits främst från korttidsarbetsordningar i Danmark och Sverige är inte avräknat om 788 MSEK.

2) Pensionskostnaden för samtliga Vd och andra ledande befattningshavare i SAS koncernens företag uppgick till 13 (18) MSEK.

Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelse, verkställande direktörer och övriga ledande befattningshavare samt övriga anställda framgår av tabell nedan.

	2019–2020 Nov–okt		2018–2019 Nov–okt	
	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda
SAS AB	17 (-)	0	31 (-)	4
SAS Konsortiet	23 (-)	4 273	35 (2)	4 636
Ground Handling- verksamheten	12 (-)	1 821	13 (-)	2 447
SAS Cargo	11 (-)	81	9 (-)	91
Övriga dotterföretag	6 (-)	17	7 (-)	23
SAS koncernen totalt	69 (-)	6 192	95 (2)	7 201

Pensionskostnader	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
	Förmånsbaserade pensionsordningar	51
Premiebaserade pensionsordningar	808	871
Summa	859	862

ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL STYRELSEN, VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Till styrelsens ledamöter i SAS AB utgår arvode och annan ersättning enligt årsstämmans beslut, som även har godkänt principerna för ersättningarna till ledande befattningshavare.

STYRELSEN

Vid årsstämman i SAS AB den 12 mars 2020 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 (9 pers.)	320 TSEK/ledamot
Arbetsdagarsuppleanter (6 pers.)	1 TSEK inläsningsarvode/styrelsemöte 3,5 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

SAS ABs styrelse fattade beslut om minskade arvoden med 20 % som en stödåtgärd till följd av intäktsbortfall på grund av covid-19.

Ingen av styrelseledamöterna har under räkenskapsåret 2019/2020 varit anställd i SAS koncernen med undantag av arbetstagarrepresentanterna och deras suppleanter. 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 2020 fastställda ersättningsprinciper har tillämpats under räkenskapsåret 2019/2020 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 2020 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 be-

Fortsättning not 3

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

gränsad 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 36 % 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 frångå riktlinjerna, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det.

BEGRÄNSNINGAR I TILLÄMPNINGEN AV ERSÄTTNINGSPRINCIPERNA TILL FÖLJD AV REKAPITALISERINGEN

I enlighet med EU kommissionens beslut 14 augusti 2020 och till dess att 75 % av de instrumenterna tecknat i rekapiseringens och 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 instrumenterna tecknat i rekapiseringens och genomfördes under oktober 2020 antingen har lösts in eller sålts.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Verkställande direktör tillika koncernchef Rickard Gustafson, har följande ersättningskomponenter i sitt anställningsavtal:

- En årlig lön som normalt är föremål för lönerrevision årligen. Den årliga lönen reviderades senast efter styrelsebeslut i december 2019 och uppgick då till 13 091 TSEK. I likhet med övriga ledande befattningar reducerades lönen med 20 % under de tre första månaderna under pandemin (mars-maj) vilket innebar att den årliga lönen för räkenskapsåret 2019/2020 uppgick till 12 332 TSEK.
- En premiebestämd pensionsordning där 40 % av den årliga lönen erläggs som premier till en överenskommen pensionsförsäkring. Pensionsålder är 65 år.
- Övriga förmåner som bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

- Uppsägningstiden är sex månader vid uppsägning från verkställande direktörens sida och tolv 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 tolv månadslöner. 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. Samtliga nuvarande koncernledningsmedlemmar har pensionsålder 65 år. 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 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. SAS ledande befattningshavare samt de chefer med företagsledande kontrakt har frivilligt accepterat en lönenedgång om 20 % under de tre första månaderna under pandemin (mars-maj) under räkenskapsåret 2019/2020 som en stödåtgärd till följd av intäktsbortfall på grund av covid-19.

ÖVRIGT

För övriga typiska chefsavtals i SAS koncernen ska den sammanlagda ersättningsnivån vara marknadsmässig och konkurrenskraftig samt stå i relation till ansvar och befogenheter.

Under 2019/2020 har den sammanlagda ersättningen utgjorts av fast lön, övriga förmåner samt pension. Ett trettiotal chefer har därutöver deltagit i ett "Annual Incentive System" för 2020. Till följd av de negativa finansiella effekterna av Covid-19 är utbetalningen 0 SEK.

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.

BEREDNINGSG- 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 tre protokollförda sammanträden under räkenskapsåret 2019/2020.

STYRELSEARVODEN 2019–2020 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Styrelse	Revisions- utskott	Ersättnings- utskott	Totalt	
				2019–2020	2018–2019
Carsten Dilling	550		70	620	692
Dag Mejdell	367		23	390	435
Monica Caneman	280	87		367	409
Lars-Johan Jarnheimer	280	43		323	359
Sanna Suvanto-Harsaae	280			280	311
Liv Fryksdal	280			280	311
Oscar Stege Unger	280	43		323	359
Kay Kratky	280			280	202
Tommy Nilsson	162			162	
Janne Wegeberg					108
Cecilia van der Meulen	117			117	311
Jens Lippestad	161			161	
Endre Röros	117			117	311
Christa Cerè	280			280	203
Summa	3 434	173	93	3 700	4 011

Arvode till arbetstagaruppleanerna uppgår till 54 (60) TSEK.

Fortsättning not 3

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD
OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE
2019–2020 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön ¹	Rörlig ersättning	Övriga förmåner ²	Pension ³
Rickard Gustafson	12 538	-	137	5 227
Övriga ⁴	22 029	.	746	4 450
Summa	34 567	-	883	9 677

1) Inkluderar semesterersättning.

2) Övriga förmåner inkluderar bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

3) Inkluderar sjukförsäkring.

4) Fyra medlemmar för hela räkenskapsåret. En medlem elva månader, en medlem tio månader, en medlem fyra månader och en medlem två månader.

ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD
OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE
2018–2019 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön ¹	Rörlig ersättning	Övriga förmåner ²	Pension ³
Rickard Gustafson	12 466	-	136	5 123
Lars Sandahl Sørensen ⁴	7 268	306	133	1 576
Göran Jansson ⁴	4 556	-	445	1 311
Övriga ²	18 685	1 625	605	4 347
Summa	42 975	1 931	1 319	12 357

Reserverat, ej utbetalt⁶

Göran Jansson	9 788	-	4	1 430
Övriga	6 394	-	4	963
Summa	16 182	0	8	2 393
Totalt	59 157	1 931	1 327	14 750

1) Inkluderar semesterersättning.

2) Fyra medlemmar för hela räkenskapsåret. En medlem elva månader och två medlemmar en månad.

3) Övriga förmåner inkluderar bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

4) Ersättningen avser tio månader för Lars Sandahl Sørensen och elva månader för Göran Jansson.

5) Inkluderar sjukförsäkring.

6) Avser avsättning för lön, pension och förmåner under uppsägningstiden på 12 månader samt det maximala beloppet 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

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Försäljnings- och distributionskostnader	1 352	2 743
Leasingkostnader flygplan	65	3 561
Cateringkostnader	572	1 249
Hanteringskostnader	1 405	2 832
Tekniskt flygplansunderhåll	1 865	2 893
Data- och telekommunikationskostnader	1 145	1 637
Wet lease-kostnader	912	1 472
Övrigt	466	2 937
Summa	7 782	19 324

NOT 5 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Immateriella tillgångar	147	147
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	3 647	-
Nyttjanderättstillgångar, nedskrivningar	170	-
Byggnader och inredningar	84	86
Flygplan, avskrivningar	1 657	1 549
Flygplan, nedskrivningar	1 040	93
Reservmotorer och reservdelar	3	3
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	23	21
Övriga inventarier och fordon	51	25
Summa	6 822	1 924

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 6 RESULTAT- OCH KAPITALANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Resultatandelar i intresseföretag:		
Air Greenland A/S ¹	-	-15
Malmö Flygfraktterminal AB	7	5
Övriga	0	0
Summa	7	-10
Totala intäkter i intresseföretag	358	1 246
Resultat efter skatt i intresseföretag	17	-38

¹ SAS sålde sin andel i Air Greenland till Grönlands hemstyre den 29 maj 2019. Resultatposterna avser perioden november 2018 t o m maj 2019.

Malmö Flygfraktterminal AB bedriver flygfraktsverksamhet i Malmö, Sverige. Intresseföretaget har en nära anknytning till flygverksamheten och resultatandelen redovisas i rörelseresultatet.

Air Greenland är ett grönländskt bolag som bedriver flygtrafik inom, och till och från, Grönland.

Kapitalandelar i intresseföretag:	Organisationsnr	Säte	Kapitalandel %	Kapitalandel	
				2020 31 okt	2019 31 okt
Air Greenland A/S	30672	Nuuk, Grönland	37,5	-	-
Malmö Flygfraktterminal AB	556061-7051	Malmö, Sverige	40,0	12	10
Övriga				7	4
Summa				19	14
Totala tillgångar i intresseföretag				285	301
Totala skulder i intresseföretag				-241	-263
Eget kapital i intresseföretag				44	38

NOT 7 RESULTAT VID FÖRSÄLJNING AV FLYGPLAN OCH ÖVRIGA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Airbus A320	-2	-
Airbus A330	-	11
Boeing 737	-	8
Motorer	-	93
Byggnader	3	-
Summa	2	112

NOT 8 FINANSNETTO

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde	22	59
Ränteintäkter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	54	113
Övriga finansiella intäkter	0	0
Valutakursdifferenser leasingsskuld, netto	730	-
Summa	806	172

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Finansiella kostnader		
Räntekostnader på räntebärande skulder ej värderade till verkligt värde	-517	-327
Räntekostnader på räntebärande skulder värderade till verkligt värde	-100	-157
Räntekostnader leasingsskulder	-691	-
Övriga finansiella kostnader	-100	-54
Valutakursdifferenser räntebärande skuld, netto	0	-6
Summa	-1 408	-544
Summa finansnetto	-602	-372

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 9 SKATT

Följande komponenter ingår i koncernens skatt.

	2019-2020 Nov-okt	2018-2019 Nov-okt
Aktuell skatt	-2	-18
Uppskjuten skatt	878	-155
Summa skatt redovisad i årets resultat	876	-173
Skatt redovisad i övrigt totalresultat	-110	850
Summa skatt redovisad i övrigt totalresultat	-110	850

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:

	2019-2020 Nov-okt	2019-2020 Nov-okt (%)	2018-2019 Nov-okt	2018-2019 Nov-okt (%)
Resultat före skatt	-10 151		794	
Skatt enligt skattesats i Sverige	2 172	21,4	-170	-21,4
Skatteeffekt av icke avdragsgilla kostnader	-5	0	-36	-4,5
Skatteeffekt av icke skattepliktiga intäkter	1	0	15	1,9
Skatteeffekt av olika skattesatser	20	0,2	10	1,3
Skatteeffekt av ej aktiverade underskottsavdrag	-1 245	-12,3	-	-
Övrigt	-67	-0,7	8	1,0
Skatt och effektiv skattesats för räkenskapsåret	876	8,6	-173	-21,8

I tabellerna nedan redovisas koncernens uppskjutna skatteskulder och skattefordringar efter kategori samt hur skulderna och fordringarna förändrats.

	2020 31 okt	2019 31 okt
Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen:		
Anläggningstillgångar	1 498	1 365
Pensioner	421	202
Övriga temporära skillnader	345	172
Kassaflödessäkringar	-132	73
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-1 850	-1 629
Summa	282	183

	2020 31 okt	2019 31 okt
Uppskjuten skattefordran i balansräkningen:		
Pensioner	298	275
Övriga temporära skillnader	1 060	420
Skattemässiga underskottsavdrag	2 132	1 684
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-1 850	-1 629
Summa	1 640	750

	2020 31 okt	2019 31 okt
Avstämning av uppskjuten skatt, netto:		
Ingående balans	567	-185
Förändring enligt resultatet	878	-155
Förändring avseende kassaflödessäkringar enligt övrigt totalresultat	48	313
Förändring avseende förmånsbestämda pensionsordningar enligt övrigt totalresultat	-157	537
Kursdifferenser m.m.	22	57
Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober	1 358	567

Per balansdagen har koncernen outnyttjade underskottsavdrag uppgående till knappt 16 000 (8 000) MSEK. Baserat på dessa underskottsavdrag redovisar koncernen en uppskjuten skattefordran om 2 132 (1 684) 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 2 132 MSEK avser verksamheter i Danmark med 673 MSEK, Norge med 257 MSEK, Sverige med 1 086 MSEK samt Irland med 116 MSEK. För underskottsavdrag med ett motsvarande skattevärde uppgående till 1 259 (14) MSEK, redovisas ingen uppskjuten skattefordran på grund av osäkerhet vad avser framtida vinstintjäning. 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.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 10 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

	Goodwill		IT-system		Summa immateriella tillgångar	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	743	788	1 895	1 804	2 638	2 592
Investeringar	-	-	78	90	78	90
Försäljning/utrangering	-	-17	-	-	-	-17
Omklassificeringar	-	-	-	1	-	1
Valutakursdifferenser	-83	-28	-	-	-83	-28
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	660	743	1 973	1 895	2 633	2 638
Ingående avskrivningar	-75	-94	-1 147	-999	-1 222	-1 093
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-	-	-147	-147	-147	-147
Försäljning/utrangering	-	17	-	-	-	17
Omklassificeringar	-	-	-	-1	-	-1
Valutakursdifferenser	9	2	-	-	9	2
Utgående ackumulerade avskrivningar	-66	-75	-1 294	-1 147	-1 360	-1 222
Ingående nedskrivning	-	-	-	-	-	-
Utgående nedskrivning	-	-	-	-	-	-
Redovisat värde	594	668	679	748	1 273	1 416

SAS koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU).

	2020 31 okt	2019 31 okt
Goodwill:		
SAS Scandinavian Airlines Norge	594	668
Summa goodwill	594	668

PRÖVNING AV NEDSKRIVNINGSBEHÖV
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 %) och kostnadsutvecklingen på -7,6 % (-0,7 %).

De prognostiserade kassaflödena baseras på antaganden avseende volymutveckling, enhetsintäkt, driftsmarginaler och diskonteringsräntor, som fastställs av företagsledningen baserat på historisk erfarenhet och marknadsdata. Principerna för ovan bedömning är oförändrade sedan 2018/2019 års prövning. Diskonteringsräntan har estimerats baserat på en vägd kapitalkostnad före skatt om 9,6 % (9,99 %) och efter skatt om 8,4 % (8,7 %). 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 2020.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 11 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Flygplan ^{1,2}		Reservmotorer & reservdelar		Summa flygplan och reservmotorer/delar	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	23 186	19 246	162	166	23 348	19 412
Investeringar	6 380	4 796	-	-	6 380	4 796
Försäljning/utrangering	-474	-1 762	-	-4	-474	-1 766
Omklassificeringar	1 397	781	-	-	1 397	781
Valutakursdifferenser	-793	125	-	-	-793	125
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	29 696	23 186	162	162	29 858	23 348
Ingående avskrivningar	-11 577	-10 479	-75	-74	-11 652	-10 553
Årets avskrivningar och nedskrivningar ³	-2 697	-1 642	-3	-3	-2 700	-1 645
Försäljning/utrangering	5	545	-	2	5	547
Omklassificeringar	75	-	-	-	75	-
Valutakursdifferenser	44	-1	-	-	44	-1
Utgående ackumulerade avskrivningar	-14 150	-11 577	-78	-75	-14 228	-11 652
Redovisat värde	15 546	11 609	84	87	15 630	11 696

SAS redovisar flygplan i balansräkning antingen som materiella anläggningstillgångar 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 anläggningstillgångar. Kontrakterade beställningar per 31 oktober 2020 finns för 35 Airbus A320neo och fyra Airbus A350-900 med leverans under åren 2020–2025 uppgående till ett framtida inköpsåtagande, inklusive reservmaterial, om 2 140 MUSD. På balansdagen uppgick övriga inköpsåtaganden till 16 (5) MSEK. Dessutom har SAS kontrakterat fyra A320neo och två A321LR som kommer att leasas.

	Byggnader & mark		Övriga inventarier & fordon		Pågående investeringar		Verkstadsinventarier & serviceutrustning flygplan		Summa övriga materiella anläggningstillgångar	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	1 341	1 183	433	448	14	48	434	360	2 222	2 039
Investeringar	1	3	24	40	22	29	49	44	96	116
Försäljning/utrangering	-	-1	-5	-35	-	-	-	-	-5	-36
Omklassificeringar	3	157	-	-21	-29	-63	-23	30	-49	103
Valutakursdifferenser	-28	-1	-5	1	-	-	-	-	-33	-
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 317	1 341	447	433	7	14	460	434	2 231	2 222
Ingående avskrivningar	-772	-683	-340	-346	-	-	-308	-287	-1 420	-1 316
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-84	-85	-51	-25	-	-	-23	-21	-158	-131
Försäljning/utrangering	13	1	4	35	-	-	19	-	36	36
Omklassificeringar	12	-	-	-	-	-	-	-	12	-
Valutakursdifferenser	14	-5	21	-4	-	-	-	-	35	-9
Utgående ackumulerade avskrivningar	-817	-772	-366	-340	-	-	-312	-308	-1 495	-1 420
Redovisat värde	500	569	81	93	7	14	148	126	736	802

Redovisat värde för flygplanen per 31 oktober 2020 uppgick till 500 (569) MSEK. Redovisat värde för inventarier (leasade) flygplan med 29 (14) MSEK.

2) Modifieringar av leasade flygplan ingår i planenligt restvärde med 160 (190) MSEK.

3) I belopp avskrivningar och nedskrivningar flygplan per 31 oktober 2020 som uppgick till -2 697 (-1 642) MSEK ingår nedskrivning om -1 040 (-93) MSEK avseende flygplan under utfasning, se även not 5.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 12 FÖRSKOTT AVSEENDE FLYGPLAN

	Förskott	
	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	3 071	2 658
Investeringar	1 063	1 183
Aktiverade räntor	61	110
Försäljning/utrangering	-	-
Omklassificeringar	-1 595	-980
Valutakursdifferenser	-105	100
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	2 495	3 071

1 764 (2 554) MSEK avser förskott för Airbus och 731 (517) MSEK avser förskott för Övriga.

NOT 13 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR

Nyttjanderättstillgångar	Flygplan	Fastigheter	Ground handling utrustning	Summa
Redovisat värde 1 november 2019	13 421	2 834	463	16 718
Nya kontrakt	3 678	25	39	3 742
Kontraktmodifieringar samt förändring i index eller räntor i avtal	656	-16	9	649
Valutaomvärdering	-	-2	-26	-28
Avskrivningar under räkenskapsåret	-3 085	-440	-122	-3 647
Nedskrivningar under räkenskapsåret	-170	-	-	-170
Redovisat värde 31 oktober 2020	14 500	2 401	363	17 264

Per 1 november redovisar SAS leasingkontrakt i enlighet med IFRS 16 Leasingavtal och tidigare standard IAS 17 Leasing ersätts. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt ersätts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en räntebärande leasingsskuld i balansräkningen. I samband med övergången till IFRS 16 redovisade SAS nyttjanderättstillgångar per 1 november om 16 718 MSEK. För information om SAS räntebärande leasingsskulder se not 24 och 32.

Nya kontrakt under året med en längre löptid än 12 månader redovisas på raden *Nya kontrakt* och består främst av 11 nya A320neo samt 1 A321LR. Kontraktmodifiering består främst av wet-lease kontrakt där ändringar i kontraktstid har gjorts under året. Årets nedskrivning består av åtta flygplan (fyra stycken 737-800, tre stycken 737-700 samt en A330) som skrivits ned till noll.

NOT 14 FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Andra värdepappersinnehav		Andra långfristiga fordringar ¹		Summa finansiella anläggningstillgångar	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	79	73	2 519	2 944	2 598	3 017
Tillskott	-	6	903	1 127	903	1 133
Amortering	-	-	-341	-909	-341	-909
Omklassificeringar	-	-	-	-750	-	-750
Valutakursdifferenser	-	-	-218	107	-218	107
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	79	79	2 863	2 519	2 942	2 598
Ingående nedskrivning	-70	-70	-	-	-70	-70
Nedskrivningar	-	-	-	-	-	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-70	-70	-	-	-70	-70
Redovisat värde	9	9	2 863	2 519	2 872	2 528

1) I redovisat värde ingår spärrade bankmedel 2 223 (1 789) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

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.

	2020 31 okt	2019 31 okt
Pensionsmedel i balansräkningen	31 okt	31 okt
Nuvärdet av fonderade förpliktelser	-18 238	-19 105
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	21 768	21 585
Överskott i fonderade planer	3 530	2 480
Nuvärdet av ofonderade förpliktelser	-358	-476
Överskott i förmånsbaserade pensionsplaner (pensionsmedel, netto)	3 172	2 004
	2019-2020 Nov-okt	2018-2019 Nov-okt
Redovisning i rörelseresultatet avseende¹	Nov-okt	Nov-okt
Förmånsbestämda pensionsplaner	-51	9
Premiebaserade pensionsplaner	-808	-871
	-859	-862
Omvärdering avseende förmånsbaserade pensionsplaner ²	752	-1 752

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 har tidigare varit förmånsbaserade. Nya kollektivavtal med flygande personal i Skandinavien ingicks i november 2012. De nya avtalen innebar bland annat att de förmånsbaserade pensionsordningarna till stor del ersatts med premiebaserade pensionsordningar med verkan från första kvartalet 2013/2014. Premiebaserade pensionsordningar återfinns numera 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 Euroben, i Danmark hos Danica och i Norge hos DnB. En stor del av SAS anställda i Sverige omfattas fortsatt av ITP-pension försäkrad i Alecta (Alecta-planen). 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 (2020/2021) avseende förmånsbestämda pensionsplaner som är tecknade i Alecta-planen beräknas att uppgå till cirka 35 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 normalintervall. 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 144 % (142 %). 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 aktuella 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 2020 ett överskott om ca. 2,7 mdr SEK, varför särskild löneskatt har redovisats på överskottet. Den särskilda löneskatten uppgår per 31 oktober 2020 till cirka 0,7 mdr (0,5 mdr) SEK.

	2019-2020 Nov-okt	2018-2019 Nov-okt
Förmånsbaserade pensionsordningar		
Årets pensionsintjäning	-91	-84
Kostnader för intjäning under tidigare år och vinster/förluster från regleringar	17	4
Räntekostnader på pensionsförpliktelser	-286	-397
Ränteintäkter på förvaltningstillgångar	309	467
Löneskatt	0	19
Årets resultatpåverkan avseende förmånsbaserade pensionsordningar	-51	9

Ovanstående resultatpåverkan redovisas i sin helhet som personalkostnad.

	2020 31 okt	2019 31 okt
Förändring av nuvärdet av förmånsbestämda pensionsförpliktelser		
Ingående pensionsförpliktelser	19 581	17 830
Årets pensionsintjäning	91	84
Regleringar	-79	-366
Räntekostnader	286	397
Omklassificering	-	-
Utbetalda pensioner	-827	-841
Valutakursdifferenser	-171	89
	18 881	17 193

Omvärderingar:

- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade demografiska antaganden	43	-13
- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade finansiella antaganden	-156	2 238
- Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (-/+)	-172	163
Utgående pensionsförpliktelser 31 oktober	18 596	19 581

	2020 31 okt	2019 31 okt
Förändring av förvaltningstillgångarnas verkliga värde		
Ingående förvaltningstillgångar	21 585	21 855
Regleringar	-61	-362
Ränteintäkter	309	467
Inbetalda premier/avgifter	169	136
Övrig kostnad/intäkt	-	19
Omklassificering	-	-29
Utbetalda pensioner	-719	-709
Valutakursdifferenser	-139	109
	21 144	21 486

Omvärderingar:

- Särskild löneskatt	207	-415
- Avkastning på förvaltningstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	417	514
Utgående förvaltningstillgångar 31 oktober	21 768	21 585

	2020 31 okt	2019 31 okt
Förändringar av pensionsmedel (netto)		
Ingående pensionsmedel (netto)	2 004	4 025
Årets resultatpåverkan	-51	9
Omklassificering	-	-29
Omvärderingar	702	-1 893
Inbetalda premier/avgifter	278	268
Särskild löneskatt	207	-396
Valutakursdifferenser	32	20
Utgående pensionsmedel (netto) 31 oktober	3 172	2 004

Fortsättning not 15

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Den förmånsbestämda pensions- förpliktelsen och förvaltnings- tillgångarnas sammansättning per land	2020 31 okt					2019 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Nuvärdet av förpliktelsen	-16 604	-278	-71	-1 643	-18 596	-17 398	-372	-144	-1 667	-19 581
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	20 000	-	73	1 695	21 768	19 709	-	131	1 745	21 585
Pensionsmedel, netto	3 396	-278	2	52	3 172	2 311	-372	-13	78	2 004

Omvärderingar – analys av belopp redovisat inom Övrigt totalresultat	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade demografiska antaganden	-43	13
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade finansiella antaganden	156	-2 238
– Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (+/–)	172	-163
– Särskild löneskatt	207	-415
– Avkastning på förvaltningstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	417	514
Summa omvärderingar	909	-2 289

Under året har diskonteringsräntan sänkts för samtliga länder förutom för Danmark som behållit samma diskonteringsränta. För de svenska pensionsordningarna sänktes antagandet om inflation under räkenskapsåret från 1,9 % till 1,5 %. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,2 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningstillgångarna har varit högre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,4 mdr SEK. I tillägg har ett positivt värde om 0,2 mdr SEK redovisats inom raden Erfarenhetsbaserade vinster/förluster främst orsakat av att antalet aktiva personer minskat under året.

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 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 DUS14 (DUS14) för Sverige samt till K2018 (K2018) för Norge.

De viktigaste aktuariella antagandena	2020 31 okt					2019 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Diskonteringsränta	1,15 %	1,25 %	0,00 %	1,42 %	1,18 %	1,45 %	1,90 %	0,00 %	1,96 %	1,50 %
Inflation	1,50 %	0-1,75 %	1,75 %	3,20 % ¹⁾	1,50 %	1,90 %	0-1,75 %	1,75 %	3,50 % ¹⁾	1,90 %
Löneökningar	2,00 %	-	1,75 %	-	2,00 %	2,00 %	-	1,75 %	-	2,00 %
Pensionsökningar	1,50 %	0-1,75 %	1,75 %	3,10 % ¹⁾	1,62 %	1,90 %	0-1,75 %	1,75 %	3,40 % ¹⁾	2,00 %

1) Avser enbart planerna i UK.

Den genomsnittliga durationen i de förmånsbaserade pensionsordningarna var följande:	Sverige	Norge	Danmark	Övriga
År 2019/2020	14,6	9,4	5,2	16,1
År 2018/2019	15,2	9,4	5,9	17,6

Fortsättning not 15

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretags
finansiella rapporter

Moderföretags noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	2020 31 okt		2019 31 okt	
Förvaltningstillgångarna består av följande ¹ :	Summa	%	Summa	%
Alecta (Sverige):				
Aktier, varav 42 % (38 %) är placerade i svenska aktier	3 270	35	3 667	40
Räntebärande värdepapper	4 951	53	4 584	50
Fastigheter	1 121	12	917	10
	9 342	100	9 168	100
Euroben (Sverige):				
Aktier, varav 30 % (29 %) är placerade i svenska aktier	2 276	23	2 615	26
Räntebärande värdepapper	6 289	63	6 221	62
Fastigheter	-	-	-	-
Övrigt	1 418	14	1 238	12
	9 983	100	10 074	100
Danica (Danmark):				
Aktier	10	14	20	15
Räntebärande värdepapper	57	78	94	72
Fastigheter	6	8	17	13
	73	100	131	100
Övriga länder:				
Aktier	355	21	395	23
Räntebärande värdepapper	845	50	794	45
Övrigt	495	29	556	32
	1 695	100	1 745	100

¹) Förvaltningstillgångar i de svenska pensionsordningarna exkluderar särskild löneskatt som inte ingår i de förvaltningstillgångar som Alecta respektive Euroben förvaltar.
Endast en obetydlig andel av förvaltningstillgångarna är placerade i SAS-aktier.

Medlemsstatistik, per 31 oktober 2020	Aktiva	Förtids- pensionärer	Fribrevs- havare	Ålders- pensionärer
Alecta-planen	1 783	127	3 131	3 775
Euroben	30	-	438	1 064
Övriga planer i Sverige (ofonderade)				33
DnB				618
Danica	4			6
Övriga	17		416	568
Summa	1 834	127	3 985	6 064

Inverkan/känslighet i den förmånsbaserade pensions- förpliktelsen för ändringar i väsentliga antaganden, MSEK:	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Diskonteringsränta, -1 %	-2 843	-21	-6	-290	-3 160
Inflation, +1 % ¹	-2 891	-2	-1	-64	-2 958
Lön, +1 %	-112	.	-	-	-112

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

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 16 VARULAGER OCH FÖRRÅD

	2020 31 okt	2019 31 okt
Förråd, flygmateriel	458	297
Förråd, övrigt	19	23
Varulager	33	26
Summa	510	346
Värderat till anskaffningskostnad	510	346
Värderat till nettoförsäljningsvärde	-	-
Summa	510	346

NOT 17 KUNDFORDRINGAR

Nedskrivning av kundfordringar och återvunna kundfordringar, netto, samt nedskrivning av övriga kortfristiga fordringar har belastat resultatet med 35 (22) MSEK.

	2020 31 okt	2019 31 okt
Åldersanalys kundfordringar		
Ej förfallna kundfordringar	248	1 183
Förfallna < 31 dagar	39	15
Förfallna 31–90 dagar	11	17
Förfallna 91–180 dagar	16	10
Förfallna >180 dagar	5	8
Summa	319	1 233

	2020 31 okt	2019 31 okt
Avsättning för förväntade kreditförluster på kundfordringar		
Ingående avsättning	32	15
Effekt av ny redovisningsprincip IFRS 9	-	14
Reservering för befarade förluster	37	17
Återförda reserveringar	-3	-3
Konstaterade förluster	-1	-11
Utgående avsättning	54	32

NOT 18 KORTFRISTIGA FORDRINGAR HOS
INTRSESSEFÖRETAG

	2020 31 okt	2019 31 okt
Övriga intressebolag	0	0
Summa	0	0

NOT 19 ÖVRIGA FORDRINGAR

	2020 31 okt	2019 31 okt
Derivat	155	248
Övriga fordringar	645	295
Summa	800	543

NOT 20 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH
UPPLUPNA INTÄKTER

	2020 31 okt	2019 31 okt
Förutbetalda kostnader	275	446
Upplupna intäkter	198	400
Summa	473	846

Upplupna intäkter bedöms vara kontraktstillgångar. Se ytterligare information i not 25.

NOT 21 LIKVIDA MEDEL

	2020 31 okt	2019 31 okt
Kassa och bank	8 926	6 490
Statsskuldsväxlar	-	290
Depositioner	-	344
Företagscertifikat	1 235	1 511
Skatteavdragskonto i Norge	70	128
Summa	10 231	8 763

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. I posten depositioner ingår fordran övriga finansiella institut 0 (290) MSEK.

Uppllysning om betalda räntor

Under året erhållen ränta uppgick till 92 (178) MSEK varav 71 (119) MSEK avser terminspremier för valutaderivat. Under året betald ränta uppgick till 785 (640) MSEK varav 122 (159) MSEK avser terminspremier för valutaderivat.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 22 EGET KAPITAL

AKTIEKAPITAL

I SAS AB kan tre slags aktier ges ut: stamaktier, förlagsaktier och aktier av serie C.

Per 31 oktober 2020 fanns 7 260 062 410 stamaktier utfärdade med kvotvärde om cirka 1,19 SEK, vilket utgör ett registrerat aktiekapital om 8 645 046 807,5 SEK. Efter räkenskapsårets utgång har ytterligare stamaktier utfärdats. Bolaget hade per den 30 november 2020 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 aktieinnehavarna 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.

FÖRÄNDRING ANTAL AKTIER OCH AKTIEKAPITAL

	Antal aktier	Aktiekapital
Antal aktier	382 582 551	7 689 909 275
Minskning av aktiekapital beslutat på extra bolagsstämma		-7 402 972 362
Fondemission beslutat på extra bolagsstämma		3 200 000 000
Konvertering av obligation	547 413 777	410 560 333
Konvertering av hybridobligation	1 163 793 087	872 844 815
Riktad emission	1 729 170 833	1 296 878 125
Företrädesemission	3 437 102 162	2 577 826 622
31 oktober 2020	7 260 062 410	8 645 046 808
Aktier registrerade i november 2020	5 976 882	4 482 662
Summa	7 266 039 292	8 649 529 469

ÖVRIGT TILLSKJUTET KAPITAL

Innefattar eget kapital som är tillskjutet ifrån ägarna. Här ingår överkurser som betalats i samband med emissioner.

MSEK	
Ingående övrigt tillskjutet kapital 31 oktober 2019	170
Nyemission aktier	2 120
Konvertering av befintlig hybridobligation till aktier	477
Konvertering av befintlig obligation till aktier	225
Transaktionskostnader	-93
Utgående övrigt tillskjutet kapital 31 oktober 2020	2 899

RESERVER

Omräkningsreserv	2020	2019
Ingående omräkningsreserv	-71	-51
Årets omräkningsdifferenser	-160	-20
Utgående omräkningsreserv 31 oktober	-231	-71
Säkringsreserv		
Ingående säkringsreserv	183	1 292
Kassaflödesräkningar:		
– Redovisade direkt i övrigt totalresultat	-1 715	-1 207
– Förändring i resultaträkningen	1 499	-215
– Skatt hänförlig till årets förändring av säkringsreserv	48	313
Utgående säkringsreserv 31 oktober	15	183
Summa reserver		
Ingående reserver	112	1 241
Årets förändring av reserver:		
– Omräkningsreserv	-160	-20
– Säkringsreserv	-168	-1 109
Utgående reserver 31 oktober	-216	112

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.

HYBRIDOBLIGATIONER

I oktober 2020 konverterades hybridobligationen på 1 500 MSEK till aktier med 90 % av nominellt belopp. Nya 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.

MSEK

Hybridobligationer stater	6 000
Hybridobligation	1 615
Total	7 615

Hybridobligationerna som emitterades till den danska och svenska staten löper med rörlig kupongränta om STIBOR 6 månader plus en marginal om 3,4 % respektive 4,4 % det första året. Efter det första året ökar marginalen med tvåårsintervall fram till det åttonde året. Efter det åttonde året sker ingen ökning av marginalen. Statshybridobligationerna är efterställda och endast prioriterade framför aktiekapitalet.

Hybridobligationen löper med rörlig kupongränta om STIBOR 6 månader plus en marginal om 4,4 % det första året. Efter det första året ökar marginalen stegvis fram till det elfte året. Efter det elfte året sker ingen ökning av marginalen.

Samtliga hybridobligationer har evig löptid och SAS styr betalning av ränta och kapitalbelopp i instrumenten.

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.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

UTDELNINGSPOLICY

SAS AB har ett noterat aktieslag per 31 oktober 2020. 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 aktieägarna¹⁾. Utdelningspolicyen strävar efter en långsiktigt hållbar utdelning.

1) SAS har under räkenskapsåret tagit emot olika former av statligt stöd i anledning av Covid-19 pandemin med villkor att SAS inte delar ut medel till sina aktieägare. 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.

NOT 23 RÄNTEBÄRANDE SKULDER

Förfalloprofil för räntebärande skulder

	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026>	2020 31 okt	2019 31 okt
Förlagslån	-	-	-	-	-	1 237	1 237	1 240
Obligationslån	413	104	-	-	-	-	517	3 063
Övriga lån	1 944	1 360	957	1 641	516	5 404	11 822	5 931
Summa	2 357	1 464	957	1 641	516	6 641	13 576	10 234
Avgår amorteringar 2020/2021 resp. 2019/2020, se not 28.							-2 357	-784
Summa							11 219	9 450

FÖRLAGSLÅN

Under verksamhetsåret 1985/1986 emitterades ett förlagslån på 200 MCHF. Lånet löper utan fastställd förfalldag. 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 1 237 (1 240) MSEK.

Lånet är noterat på Basel Stock Exchange, Geneva Stock Exchange och Swiss Exchange. På balansdagen uppgick det totala marknadsvärdet (inklusive kreditrisk) till 29 (47) MCHF, motvärde 278 (461) MSEK. Verkligt värde har fastställts i sin helhet av officiella prisnoteringar.

OBLIGATIONSLÅN

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 517 (3 063) MSEK. Nedan följer en specifikation på enskilda obligationslån:

Ursprungligt emitterat belopp	Kuponränta	Löptid	Återstående skuld valuta	2020 31 okt		2019 31 okt	
				Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
30,0 MEUR	3,7 % ¹⁾	2017/22	5 MEUR	52	52	320	322
10,0 MEUR	4,0 % ¹⁾	2016/21	10 MEUR	103	107	107	107
35,0 MEUR	4,4 % ¹⁾	2018/20	34,7 MEUR	362	362	373	376
2 250,0 MSEK	5,2 %	2017/22	0 MSEK	-	-	2 263	2 143
Summa				517	521	3 063	2 948
Avgår amorteringar 2020/2021 resp. 2019/2020				-413	-414	-	-
Summa				104	107	3 063	2 948

1) Kuponränta vid balansdagen. Lånet löper till rörlig ränta.

Återstående skuld i valuta och redovisat värde i MSEK överensstämmer med upplupet anskaffningsvärde. Koncernen har ingått valutaderivatavtal för vissa av dessa obligationer i syfte att begränsa valutarisken. Verkligt värde har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar samt diskontering av kassaflöden till noterad ränta.

ÖVRIGA LÅN

	2020 31 okt		2019 31 okt	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Flygplansfinansierande skulder	11 620	12 725	5 591	5 945
Övriga lån	202	206	301	313
Derivat	-	-	39	39
Summa före amortering	11 822	12 931	5 931	6 297
Avgår amortering 2020/2021 resp. 2019/2020	-1 944	-2 162	-784	-921
Summa övriga lån	9 878	10 769	5 147	5 376

	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026>	Summa
Förfalloprofil för övriga lån							
Flygplansfinansierande skulder	1 849	1 298	928	1 633	511	5 400	11 620
Övriga lån	95	62	29	8	4	4	202
Summa	1 944	1 360	957	1 641	516	5 404	11 822

Övriga lån redovisas till upplupet anskaffningsvärde.

Flygplansfinansierande skulder är denominerad i USD om 11 157 MSEK samt JPY om 463 MSEK, övriga lån är främst denominerade i DKK. I flygplansfinansierande skulder ingår viss upplåning inom ramen för olika revolverande kreditfaciliteter (se not 26), samt skulder kopplade till tillgångar med äganderättsförbehåll. Den genomsnittliga räntesatsen uppgick på balansdagen till 3,45 % för flygplansfinansierande skulder och 5,59 % för övriga lån.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

[Koncernens noter](#)

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 24 RÄNTEBÄRANDE LEASINGSKULDER

							2020 31 okt	2019 31 okt
Långfristiga leasingskulder							13 499	-
Kortfristiga leasingskulder							3 105	-
Summa							16 604	-
	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026>	2020 31 okt	2019 31 okt
Leasingskulder								
Flygplan	3 227	2 478	2 114	1 982	1 967	4 215	15 983	-
Fastigheter	431	375	349	284	254	981	2 674	-
Ground handling utrustning	98	86	99	47	24	45	399	-
Summa	3 756	2 939	2 562	2 313	2 245	5 241	19 056	-
Diskonteringsseffekt	-651	-494	-401	-320	-239	-347	-2 452	-
Summa	3 105	2 445	2 161	1 993	2 006	4 894	16 604	-

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. Leasingskulderna är denominerade i följande valutor, USD (14 009 MSEK), SEK (1 209 MSEK), NOK (889 MSEK), DKK (482 MSEK) samt övriga valutor (15 MSEK). För mer information om tillgångarna koncernen hyr (nyttjanderättstillgångar), se not 13.

Årets amortering av leasingskulder uppgår till 3 082 MSEK och årets räntekostnad på leasingskulder uppgår till 691 MSEK. Omvärdering av valuta i leasingskulden har påverkat resultatet positivt under året med 730 MSEK. Under året har koncernen haft hyreskostnader kopplat till korttidsavtal, variabla avgifter samt hyreskostnader av tillgångar med lågt värde om 147 MSEK. Under 2018/2019 uppgick hyreskostnaden till 4 684 MSEK med vidareuthyrning om 87 MSEK.

NOT 25 KONTRAKTSTILLGÅNGAR OCH KONTRAKTSSKULDER

Koncernen har identifierat kontraktstillgångar som redovisas som upplupna intäkter, se not 20. De identifierade kontraktstillgångarna avser huvudsakligen fraktintäkter och sålda EuroBonus-poäng som ännu inte har fakturerats till kund.

Koncernen har identifierat följande kontraktsskulder:

	2020 31 okt	2019 31 okt
Trafikavräkningsskuld	5 346	6 049
Lojalitetsprogram	1 999	1 926

Trafikavräkningsskulden 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".

Trafikavräkningsskulden uppgår per 31 oktober till 5 346 (6 049) MSEK. Framtida, ännu ej uppfyllda, prestationsåtaganden bedöms i all väsentlighet uppfyllas inom 12 månader från 31 oktober 2020. Under året har 3 750 (5 476) MSEK av årets ingående skuld intäktsförts.

Skulden för lojalitetsprogrammet, EuroBonus, uppgår per 31 oktober till 1 999 (1 926) 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 sjättedel av EuroBonus-poängen kommer att utnyttjas och intäktsföras inom 12 månader från 31 oktober 2020 och resterande del i avtagande takt under de kommande åren. Under året har 341 (538) MSEK av årets ingående skuld intäktsförts.

NOT 26 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 kan SAS komma att avvika från policyn. De finansiella derivat som används för säkring av flygbränsle är huvudsakligen optioner och swappar. Den 31 oktober 2020 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar cirka 48 % av koncernens beräknade bränslebehov för november 2020–oktober 2021. Under november 2019–oktober 2020 stod kostnader i samband med flygbränsle för 19 % av koncernens rörelsekostnader, jämfört med 21 % under november 2018–oktober 2019.

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 finanspolicyn 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 2020 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar cirka 47 % av koncernens beräknade operationella valutaexponering för november 2020–oktober 2021.

Translationsrisk uppkommer vid omräkning av balansposter i utländska valutor till följd av valutakursförändringar. För att begränsa translationsrisken anger policyn 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 leasingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av leasingskulder i USD till SEK är betydande. För att hantera viss del av denna risk säkras prognostiserade framtida intäkter i USD med externa leasingskulder som säkringsinstrument.

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 uppläning 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 2020 var den genomsnittliga räntebindningstiden inklusive hybridobligationer 2,9 (3,3) år.

Fortsättning not 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 100 MSEK vid en försvagning av USD mot SEK med 1 % baserat på leasingkulder om ca 1 600 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 procentenhetens parallellförskjutning av avkastningskurvan. Utöver omvärderingseffekten påverkas SAS koncernens räntenetto under perioden november 2020–oktober 2021 med cirka 14 (58) MSEK om korta marknadsräntor stiger med 1 procentenhet. Om korta marknadsräntor däremot faller med 1 procentenhet ger det motsvarande negativ effekt på räntenettet med -14 (-58) MSEK. Beräkningen inkluderar även räntederivat.

KÄNSLIGHETSANALYS, OMVÄRDERINGSEFFEKT PER BALANSDAGEN

			2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Marknadsrisk	Förändring	Valuta	Resultatpåverkan	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan	Eget kapital påverkan
Bränslepris	+/- 10 %		-/-	-/-	94/-93	386/-411
Valutarisk SEK	+/- 10 %	CNY	-/-	3/-3	17/-17	17/-17
Valutarisk SEK	+/- 10 %	DKK	2/-2	7/-7	-/-	-/-
Valutarisk SEK	+/- 10 %	EUR	-10/10	-1/1	-6/6	-/-
Valutarisk SEK	+/- 10 %	JPY	4/-4	2/-2	8/-8	38/-38
Valutarisk SEK	+/- 10 %	NOK	71/-71	8/-8	93/-93	304/-304
Valutarisk SEK	+/- 10 %	USD	-21/21	-18/18	401/-401	-450/451
Valutarisk SEK	+/- 10 %	OTHER	11/-11	-8/8	13/-13	43/-43
Marknadsräntor	+/- 1 %		-/-	-/-	-/-	280/-280

FINANSIELLA DERIVAT

För att hantera valutaexponeringen används olika typer av valutaderivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutoptioner. Vidare hanteras ränterisikexponering 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 "IBOR reformen" då dessa ränteswapavtal kommer att förfalla innan reformen hinner träda ikraft. Per 31 oktober 2020 uppgick det verkliga värdet på SAS koncernens utestående derivatinstrument till totalt -786 (-660) MSEK, fördelat enligt nedanstående tabell.

		2020 31 okt Verkligt värde			2019 31 okt	
	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto	Utestående volym	Verkligt värde, netto
Valutaderivat	11 525	152	-52	100	17 330	43
Räntederivat	4 322	0	-154	-154	4 669	-535
Bränslederivat	2 953	2	-734	-732	7 364	-168
Summa	18 800	154	-940	-786	29 363	-660

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 kategoriseras 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.

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.

	2020 31 okt	2019 31 okt
Andra långfristiga fordringar	-	-
Övriga fordringar	154	248
Summa derivattillgångar	154	248
Övriga lån	-	-39
Kortfristiga skulder	-940	-869
Summa derivatskulder	-940	-908
<i>Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut</i>	-786	-660
Allokering av derivat enligt följande:		
Kassaflödessäkringar	-796	-666
Derivat som inte betecknas som säkringar ur redovisningssynpunkt	10	6
Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut	-786	-660

Fortsättning not 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	2020 31 okt			2019 31 okt		
	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa
Bruttobelopp	154	-940	-786	248	-908	-660
Belopp som har kvittats	-	-	-	-	-	-
Redovisat i balansräkningen	154	-940	-786	248	-908	-660
Belopp som omfattas av avtal om nettning	-131	305	174	-222	260	38
Nettobelopp efter avtal om nettning	23	-635	-612	26	-648	-622

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 2020 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på kassaflödessäkrade lån och derivat avseende framtida flygplansköp och flygplansförsäljningar i säkringsreserven inom eget kapital med 599 (812) MSEK efter skatt.

Kommersiella flöden

För att hantera transaktionsrisken gällande kommersiella prognostiserade flöden används valutaderivat. Dessa valutaderivat 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 2020 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade valutaderivat i säkringsreserven inom eget kapital med 61 (29) MSEK efter skatt.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med externa leasingsskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avstakursen 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 2020 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade derivat i säkringsreserven inom eget kapital med 371 (0) MSEK efter skatt.

Räntederivat

När SAS koncernen lånar till rörlig ränta och ändrar ränteexponeringen 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 2020 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade räntederivat i säkringsreserven inom eget kapital med -593 (-515) 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 2020 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade bränslederivat i säkringsreserven inom eget kapital med -429 (-143) MSEK efter skatt.

Totalt redovisas 11 (235) MSEK före skatt i säkringsreserven inom eget kapital per 31 oktober 2020 och beräknas påverka resultaträkningen under följande år, enligt nedanstående tabell:

	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025	2025/2026>	Summa
Flygplan	70	153	95	95	95	254	762
Kommersiella flöden, intäkter	127	95	69	59	58	63	471
Kommersiella flöden, övrigt	78	-	-	-	-	-	78
Räntederivat	-84	-84	-84	-83	-83	-336	-754
Bränslederivat	-546	-	-	-	-	-	-546
Uppskjutet skatt	76	-35	-17	-15	-15	4	-2
Effekt på eget kapital	-279	129	63	56	55	-15	9

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 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter[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. Finanspolycyn föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's alternativt A-/A-1 enligt Standard & Poor's.

Fastställda motpartslimiters finns för varje motpart och revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettningsavtal) ingåtts med de flesta motparter. Den kreditmässiga exponeringen är geografiskt koncentrerad till Norden med 99 %. Resterande kreditexponering är fördelad med 0 % i övriga Europa och med 1 % 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 kreditriskens storlek av det bokförda värdet och fördelar sig enligt följande:

	Redovisat värde	
	2020 31 okt	2019 31 okt
Rating (Moody's)		
Aaa/P-1	100	290
Aa1/P-1	640	250
Aa2/P-1	-	-
Aa3/P-1	6 459	3 788
A1/P-1	1 881	2 023
A2/P-1	949	1 862
A3/P-1	202	550
Summa	10 231	8 763

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 motparter. 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 upplåningsrisk avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försärad.

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 2020 uppgick den finansiella beredskapen till 11 421 (11 372) MSEK där likvida medel uppgick till 10 231 (8 473) MSEK och totala outnyttjade kreditfaciliteter med längre löptid än tre månader till 1 190 (2 899) MSEK eller 67 % (38 %) 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 kontraktens löptid för SAS finansiella skulder och tillgångar exklusive verksamheter för försäljning. Beloppen är kontraktensliga 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. Utöver kassaflödet i tabellerna uppgår årsräntan på hybridobligationerna till cirka 274 MSEK.

Per 31 oktober 2020 uppgick koncernens räntebärande skulder till 31 596 (11 283) MSEK, 0 % (0 %) av de räntebärande skulderna är förenade med krav på finansiella nyckeltal såsom kassaflödes-, skuldsättnings- och likviditetsmått. Löptiden för den räntebärande bruttoskulden uppgick vid utgången av året till 4,7 (3,3) år, exklusive förlagslånet på 127 MCHF samt hybridobligationer på 7 615 MSEK som löper utan fastställd förfallodag.

FINANSIELL NETTOSKULD/NETTOFORDRAN

MSEK	Finansiell nettoskuld
Långfristiga fordringar	2 293
Övriga fordringar	173
Kortfristiga placeringar	1 305
Kassa och bank	8 926
Förlagslån	-1 237
Obligationslån	-104
Övriga lån	-9 878
Leasingskulder	-13 499
Kortfristig del av långfristiga lån	-2 357
Kortfristig del av leasingskuld	-3 105
Kortfristiga lån	-1 416
Finansiell nettoskuld	-18 899

Fortsättning not 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

LIKVIDITETSRIK

Nedanstående tabell visar SAS Koncernens utflöden och inflöden av finansiella skulder och finansiella derivat per 31 oktober 2020. Beloppen är kontrakterade odiskonterade kassaflöden inklusive ränta.

	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026>		2019/ 2020	2020/ 2021	2021/ 2022	2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025>
31 okt 2020							31 okt 2019						
Finansiella skulder							Finansiella skulder						
Förlagslån	-8	-8	-8	-8	-8	-1 245	Förlagslån	-8	-8	-8	-8	-8	-1 256
Obligationslån	-419	-105	-	-	-	-	Obligationslån	-129	-242	-451	-2 376	-378	-
Flygplansfinansierande skulder	-2 187	-1 581	-1 145	-1 790	-616	-5 888	Flygplansfinansierande skulder	-734	-1 959	-542	-627	-146	-2 288
Övriga lån	-95	-65	-30	-7	-4	-4	Övriga lån	-104	-106	-54	-34	-48	-
Kortfristiga lån	-351	-	-	-	-	-	Kortfristiga lån	-	-	-	-	-	-
Leasingskulder	-3 105	-2 445	-2 159	-1 993	-2 038	-4 864	Leverantörsskulder och övriga skulder	-2 432	-	-	-	-	-
Leverantörsskulder och övriga skulder	-2 690	-	-	-	-	-							
Derivat (finansiella tillgångar)							Derivat (finansiella tillgångar)						
Bränslederivat	2	-	-	-	-	-	Bränslederivat	12	-	-	-	-	-
Valutaderivat	152	-	-	-	-	-	Valutaderivat	194	-	-	-	-	-
Räntederivat	-	-	-	-	-	-	Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Derivat (finansiella skulder)							Derivat (finansiella skulder)						
Bränslederivat	-734	-	-	-	-	-	Bränslederivat	-142	-	-	-	-	-
Valutaderivat	-52	-	-	-	-	-	Valutaderivat	-152	-	-	-	-	-
Räntederivat	-154	-	-	-	-	-	Räntederivat	-496	-39	-	-	-	-
Summa	-9 641	-4 204	-3 342	-3 798	-2 666	-12 001	Summa	-3 991	-2 354	-1 055	-3 045	-580	-3 544

Fortsättning not 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KONTRAKTERADE KREDITFACILITETER

Koncernen har träffat avtal om olika kreditfaciliteter för att säkra ytterligare finansiering vid behov. I tabellen nedan finns en detaljerad beskrivning av dessa faciliteter per 31 oktober 2020.

Facilitet	Förfall	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	Outnyttjad facilitet	2020	2019
					31 okt	31 okt
Kreditfacilitet, 150 MEUR	2021	1 561	-	1 561	1 613	
Kreditfacilitet, 137 MUSD	2021	1 221	31	1 190	1 286	
Kreditfacilitet, 12 MUSD	2020	105	105	-	-	
Kreditfacilitet, 26 MUSD	2021	235	235	-	-	
Kreditfacilitet, 35 MUSD	2023	309	309	-	-	
Summa		3 431	680	2 751	2 899	

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 armlängds 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 som 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" 9 (9) M SEK 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 "marknet 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.

Valutaoptioner: 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 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets
finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

KATEGORISERING AV FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

	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 ¹
31 okt 2020	Verkligt värde	Uppl. ansk. värde	Uppl. ansk. värde	Verkligt värde		
TILLGÅNGAR						
Andra långfristiga fordringar	-	2 863	-	-	2 863	2 863
Kundfordringar	-	318	-	-	318	318
Övriga fordringar	-	626	-	-	626	626
Bränslederivat	-	-	-	2	2	2
Valutaderivat	22	-	-	130	152	152
Upplupna intäkter	-	198	-	-	198	198
Likvida medel	-	10 231	-	-	10 231	10 230
Summa	22	14 236	0	132	14 390	14 389
SKULDER						
Förlagslån	-	-	1 237	-	1 237	278
Obligationslån	-	-	104	-	104	107
Övriga lån	-	-	10 004	-	10 004	10 767
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	2 357	-	2 357	2 578
Kortfristiga lån	-	-	476	-	476	470
Bränslederivat	-	-	-	734	734	734
Valutaderivat	12	-	-	40	52	52
Räntederivat	-	-	-	154	154	154
Leverantörsskulder	-	-	1 191	-	1 191	1 191
Övriga skulder	-	-	390	-	390	390
Upplupna kostnader	-	-	1 109	-	1 109	1 109
Summa	12	0	16 867	928	17 807	17 829

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.

Fortsättning not 26

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella
rapporter[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 ¹
31 okt 2019	Verkligt värde	Uppl. ansk. värde	Uppl. ansk. värde	Verkligt värde		
TILLGÅNGAR						
Andra värdepappersinnehav	-	9	-	-	9	9
Andra långfristiga fordringar	-	2 519	-	-	2 519	2 519
Räntederivat	-	-	-	-	0	0
Kundfordringar	-	1 233	-	-	1 233	1 233
Fordringar hos intresseföretag	-	-	-	-	0	0
Övriga fordringar	-	295	-	-	295	295
Bränslederivat	-	-	-	52	52	52
Valutaderivat	23	-	-	173	196	196
Räntederivat	-	-	-	-	0	0
Likvida medel	-	8 763	-	-	8 763	8 763
Summa	23	12 819	0	225	13 067	13 067
SKULDER						
Förlagslån	-	-	1 240	-	1 240	461
Obligationslån	-	-	3 063	-	3 063	2 947
Övriga lån	-	-	5 108	-	5 108	5 348
Räntederivat	-	-	-	39	39	39
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	784	-	784	911
Kortfristiga lån	-	-	180	-	180	173
Bränslederivat	-	-	-	220	220	220
Valutaderivat	17	-	-	136	153	153
Räntederivat	-	-	-	496	496	496
Leverantörsskulder	-	-	1 700	-	1 700	1 700
Övriga skulder	-	-	732	-	732	732
Summa	17	0	12 807	891	13 715	13 180

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

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 27 AVSÄTTNINGAR

	Omstrukturering		Lojalitetsprogram		Åtaganden för operationellt leasade flygplan		Övriga avsättningar		Totalt	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående avsättningar	449	473	-	1 908	3 060	2 459	16	232	3 525	5 072
Övergång till IFRS 16	-	-	-	-	177	-	-	-	177	-
Omklassificeringar	-	-	-	-1 908	-	-	-	-	-	-1 908
Nya avsättningar	325	230	-	-	446	1 327	2	1	773	1 558
lanspråktaga avsättningar	-193	-258	-	-	-368	-829	-2	-46	-563	-1 133
Upplösta avsättningar	-	-	-	-	-1	-	-	-172	-1	-172
Valutakurseffekter	5	4	-	-	-319	103	-2	1	-317	108
Utgående avsättningar	586	449	-	-	2 995	3 060	14	16	3 594	3 525
Fördelning i balansräkningen:	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Långfristiga skulder	106	110	-	-	1 205	1 840	12	16	1 322	1 966
Kortfristiga skulder	480	339	-	-	1 790	1 220	2	-	2 272	1 559
	586	449	-	-	2 995	3 060	14	16	3 594	3 525

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 omstruktureringkostnader.

LOJALITETSPROGRAM

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.

Tilldelning av lojalitetspoäng betraktas som en separat identifierbar transaktion vid köp av flygbiljetter. 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.

Beloppet för lanspråktaga avsättningar inkluderar omvärderingar avseende EuroBonus poängskuld. Tidigare uppskattningar av verkligt värde per poängkategori har under de senaste åren fortlöpande justerats ned drivet av fortsatta prisreduceringar, ändrade EuroBonus-regler och uttagsmönster.

Intjänade EuroBonus-poäng har en giltighet på fem år.

I enlighet med IFRS 15 omklassificerades EuroBonus-skulden i november 2018 från avsättningar till övriga långfristiga skulder såsom en kontraktsskuld.

ÅTAGANDEN FÖR OPERATIONELLT LEASADE 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 28 KORTFRISTIGA RÄNTEBÄRANDE SKULDER

	2020 31 okt	2019 31 okt
Kortfristig del av långfristig skuld	2 357	784
Upplupna räntor	125	180
Derivat	940	869
Övriga kortfristiga lån	351	-
Summa	3 773	1 833

NOT 29 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2020 31 okt	2019 31 okt
Semesterlöneskuld	696	1 029
Övriga upplupna personalkostnader	483	248
Försäljningsomkostnader	42	121
Flygbränslekostnader	294	336
Luftfartsavgifter	60	297
Leasingkostnader	106	242
Hanteringskostnader	97	253
Data och telekommunikationskostnader	77	188
Övriga upplupna kostnader	350	482
Förutbetalda hyror	60	6
Summa	2 265	3 202

NOT 30 STÄLLDA SÄKERHETER

	2020 31 okt	2019 31 okt
<i>Avseende skulder:</i>		
Inteckningar i flygplan, redovisat värde	2 261	3 813
<i>Avseende depositioner:</i>		
Depositioner och spärrade bankmedel	3 322	2 714
Summa	5 583	6 527

Utestående skuld per 31 oktober 2020 avseende inteckningar i flygplan uppgick till 679 (1 000) MSEK. Utöver ovan tillkommer flygplansrelaterade tillgångar med äganderättsförbehåll till ett redovisat värde av 11 285 MSEK med utestående skulder uppgående till 10 940 MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 31 EVENTUALFÖRPLIKTELSER

	2020 31 okt	2019 31 okt
<i>Garantier avseende:</i>		
Utsläppsrätter	-	403
Övrigt	16	16
Summa	16	419

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 43.

NOT 32 HYRESFÖRPLIKTELSER

Operationella leasingåtaganden per 31 oktober 2019	28 723
Framtida minimileaseavgifter för icke-uppsägningsbara operationella leasingavtal, diskonterade med vägd genomsnittlig diskonteringsränta om 4,04 %	24 171
Minus leasingavtal med startdatum efter 1 november 2019	-5 318
Minus leasar med löptid under 12 månader (korttidsleasing) samt av mindre värde	-164
Minus leasingkontrakt omklassificerade till servicekontrakt	-2 186
Leasingsskuld enligt IFRS 16, 1 november 2019	16 503

31 oktober 2020

SAS koncernen har utöver hyresåtaganden i redovisad leasingsskuld ingått kontrakt enligt följande, med angivande av den totala årshyran för:

	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025	2025/2026>	Summa
Flygplan	144	203	203	203	203	1 075	2 032
Summa	144	203	203	203	203	1 075	2 032

Hyreskontrakt med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK och som inte ingår i leasingsskulden har medtagits. Kontrakt ovan avser signerade leasingavtal för flygplan med startdatum efter den 31 oktober 2020. För information om koncernens leasingsskulder, se not 24.

31 oktober 2019

SAS koncernens framtida hyresåtaganden per 31 oktober 2019 enligt IAS 17, med angivande av den totala årshyran för:

	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025>	Summa
Flygplan	3 833	3 569	3 180	2 692	2 351	7 925	23 550
Fastigheter	586	604	590	567	463	1 240	4 050
Maskiner och inventarier	275	236	255	165	100	92	1 123
Summa	4 694	4 409	4 025	3 424	2 914	9 257	28 723

Hyreskontrakt enligt IAS 17 med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK har medtagits.

NOT 33 JUSTERING FÖR ÖVRIGA POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET MED MERA

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Resultatandelar i intresseföretag	-7	10
Utdelningar från intresseföretag	5	8
Aktiverad ränta på flygplansförskott	-61	-110
Omvärdering av leaseskulder IFRS 16	-1 208	-
Resultateffekt vid värdering av finansiella instrument	735	-107
Omvärdering av pensionsåtaganden	51	-9
Avsättningar	306	201
Återförda avsättningar	-	-243
Övrigt	97	2
Summa	-82	-248

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 34 FÖRVÄRV AV DOTTER- OCH INTRESSEFÖRETAG

Inga förvärv har skett under räkenskapsåret, däremot har ett aktieägartillskott om 4 MSEK lämnats till ett intressebolag. Under räkenskapsåret 2018/2019 förvärvades Sola Naringseiendom AS.

Värdet av förvärvade tillgångar och skulder var enligt förvärvsanalysen följande:

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Anläggningstillgångar	-	90
Omsättningstillgångar	-	-
Likvida medel	-	2
Långfristiga skulder	-	-72
Kortfristiga skulder	-	-2
Köpeskillning	-	18
Likvida medel i förvärvade företag	-	-2
Påverkan på koncernens likvida medel	-	16

NOT 35 AVYTTRING AV DOTTER- OCH INTRESSEFÖRETAG

Inga avyttringar har skett under räkenskapsåret.

Under räkenskapsåret 2018/2019 avyttrades innehavet i intresseföretaget Air Greenland A/S.

Värdet av sålda tillgångar och skulder var följande:

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Anläggningstillgångar	-	394
Omsättningstillgångar	-	-
Likvida medel	-	-
Långfristiga skulder	-	-
Kortfristiga skulder	-	-
Summa	-	394
Realisationsresultat	-	0
Köpeskillning	-	394
Försäljningskostnader	-	-
Likvida medel i avyttrade företag	-	-
Påverkan på koncernens likvida medel	-	394

NOT 36 SKULDER I FINANSIERINGSVERKSAMHETEN

	Räntebärande skulder, långfristiga		Räntebärande leasingkulder, långfristiga		Räntebärande skulder, kortfristiga		Räntebärande leasingkulder, kortfristiga		Totalt	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Ingående skuld	9 450	7 492	-	-	1 833	2 600	-	-	11 283	10 092
Övergång till IFRS 16	-	-	13 623	-	-	-	2 880	-	16 503	-
Upptagande av lån	11 210	2 292	4 385	-	351	0	-	-	15 946	2 292
Konvertering obligationslån	-2 250	-	-	-	-	-	-	-	-2 250	-
Återbetalning av lån	-3 736	-	-	-	-784	-2 362	-3 082	-	-7 602	-2 362
Valutakursdifferenser	-986	451	-984	-	-19	92	-217	-	-2 207	543
Upplupet	-73	-40	-	-	-36	20	-	-	-109	-20
Derivat	-39	39	-	-	71	699	-	-	32	738
Omklassificering till kortfristigt	-2 357	-784	-3 525	-	2 357	784	3 525	-	-	-
Utgående skuld	11 219	9 450	13 499	-	3 773	1 833	3 105	-	31 596	11 283

NOT 37 ERSÄTTNING TILL REVISORER

Följande ersättningar har utgått till revisionsföretag för revisionsuppdrag.

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Revisionsuppdrag		
KPMG	6	5
Övriga lagstadgade uppdrag		
KPMG	0	0
Skatterådgivning		
KPMG	-	-
Övrigt		
KPMG	3	1
Summa	9	6

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 3,7 (3,5) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 2,6 (0,9) MSEK.

NOT 38 TRANSAKTIONER MED INTRESSEFÖRETAG

Intäkter vid försäljning till intresseföretag uppgick till 0 (8) MSEK. Kostnader vid inköp från intresseföretag var 44 (52) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 39 SEGMENTRAPPORTERING

Koncernens flygverksamhet och därtill hörande annan verksamhet redovisas som ett rörelsesegment. Högste verkställande beslutsfattaren, definierad som SAS koncernledning, är strategiskt ansvarig för resursallokering, främst av flygplanskapacitet till olika linjeområden, och bereder underlag inför strategiska styrelsebeslut. Trafik- och övriga intäkter fördelas geografiskt enligt nedanstående uppställning.

GEOGRAFISK UPPDELNING

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Passagerarintäkter	5 316	9 473	1 543	3 737	4 465	13 252	2 619	9 017	13 943	35 479
Fraktintäkter	5	6	2	6	29	64	841	1 430	877	1 506
Charterintäkter	0	0	0	0	564	2 117	0	0	564	2 117
Övriga trafikintäkter	694	784	201	309	582	1 096	341	747	1 818	2 936
Summa trafikintäkter	6 015	10 263	1 746	4 052	5 640	16 529	3 801	11 194	17 202	42 038

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Övriga rörelseintäkter	361	630	1 535	1 135	567	696	574	976	274	637	3 311	4 074

Under 2019/2020 och 2018/2019 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 anläggningstillgångar, 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 2 495 (3 071) MSEK, se not 12. Flygplan används flexibelt över hela linjenätet och allokeras ej.

	Danmark		Norge		Sverige		Övriga länder		Ej fördelat		Summa	
	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt	2020 31 okt	2019 31 okt
Anläggningstillgångar	964	486	1 267	363	5 219	3 570	1 741	427	31 098	14 681	40 289	19 527

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 40 DOTTERFÖRETAG I SAS KONCERNEN

					2020 31 okt	2019 31 okt
	Säte	Organisations- nummer	Antal ägda aktier	Ägar- andel	Redovisat värde	Redovisat värde
<i>Ägda av SAS AB:</i>						
SAS Sverige AB	Sigtuna	556042-5414	70 500 000	100	3 523	1 937
SAS Norge AS	Bærum	811176702	47 000 000	100	3 028	3 028
SAS Danmark A/S	Köpenhamn	56994912	47 000 000	100	3 970	3 970
SAS Individual Holdings 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	35	37
SAS Ground Handling Norway AS	Oslo	912056228	5 000	100	9	52
SAS Ground Handling Sweden AB	Stockholm	556934-7924	445 000	100	6	64
SAS Eurobonus AB	Stockholm	559224-9782	50 000	100	0	0
Scandinavian Airlines Ireland Ltd	Dublin	601918	2 000 000	100	0	56
Gorm Asset Management Ltd	Dublin	592913	1	100	0	0
Övriga					1	0
					11 404	9 977
<i>Ägda av SAS Konsortiet:</i>						
Flesland Cargo ANS	Ullensaker	902001-7720 983693725	-	100	-	12
Övriga					1	1
					1	13
<i>Ägda av SAS Individual Holdings AB:</i>						
Red 1 A/S	Köpenhamn	24202941	500	100	1	1
Övriga					0	0
					1	1
<i>Ägda av SAS Eiendom AS:</i>						
Sola Næringseiendom AS	Oslo	989607723	100 000	100	-	18
<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 41 RESULTAT PER AKTIE

Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderbolaget efter avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationerna i relation till 439 109 783 (382 582 551) utestående stamaktier. Beräkningen av resultat per aktie före och efter utspädning baseras på nedanstående resultat och antal stamaktier. 2014 emitterades ett konvertibelt skuldebrev vilket potentiellt kan ge utspädningseffekt. Samtliga preferensaktier inlöstes i december 2018 och det konvertibla skuldebrevet återbetalades i april 2019. I oktober 2020 ökade antalet stamaktier med 6 877 479 859 som följd av emissionen av nya aktier. I november 2020 registrerades ytterligare 5 976 822 aktier från nyemissionen. Totalt antal aktier efter nyemission 2020 uppgår totalt till 7 266 039 292, se not 22.

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Årets resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget	-9 275	621
Avgår utdelning på preferensaktier	0	-9
Avgår kostnader för hybridobligationerna	-188	-23
Årets resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget före utspädning	-9 463	589
Återläggning av räntekostnad (konvertibelt lån)	0	19
Årets resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget efter utspädning	-9 463	608
Vägt genomsnittligt antal stamaktier under året före utspädning	439 109 783	382 582 551
Effekt av potentiella stamaktier	0	27 637 310
Vägt genomsnittligt antal stamaktier under året efter utspädning	439 109 783	410 219 861
Resultat per stamaktie före utspädning (SEK)	-21,55	1,54
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK)	-21,55	1,48

NOT 42 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 leder 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.

Förutom transaktionerna i rekapitaliseringsplanen 2020 skedde inga väsentliga transaktioner med närstående parter under räkenskapsåret 2019/2020 eller under räkenskapsåret 2018/2019 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.

NOT 43 VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

- SAS tecknade en ny kreditfacilitet på 1,5 miljarder NOK med en löptid på tre år, garanterad till 100 % av norska Garantiinstituttet för eksportkredit.
- SAS meddelar att Vd Rickard Gustafson beslutat att lämna SAS efter tio år. Han lämnar företaget senast 1:a juli 2021.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

[Moderföretagets finansiella rapporter](#)

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

SAS AB, MODERFÖRETAG

RESULTATRÄKNING

MSEK	Not	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Intäkter		49	58
Personalkostnader	1	-28	-48
Övriga rörelsekostnader		-45	-32
Rörelseresultat		-24	-22
Nedskrivningar i dotterföretag		-1 017	-
Ränteintäkter och liknande resultatposter		195	210
Räntekostnader och liknande resultatposter		-248	-265
Resultat före skatt		-1 094	-77
Skatt	2	-5	21
Årets resultat		-1 099	-56

Moderföretaget redovisar inga poster i övrigt totalresultat för 2019/2020 respektive 2018/2019. Årets resultat för moderföretaget utgör därmed även bolagets totalresultat.

BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	2020 31 okt	2019 31 okt
Anläggningstillgångar			
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i dotterföretag	3	11 404	9 977
Andra värdepappersinnehav	4	2	2
Uppskjuten skattefordran	2	713	724
Fordringar på koncernföretag		10 833	4 000
Andra långfristiga fordringar		550	-
Summa anläggningstillgångar		23 502	14 703
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Fordringar på koncernföretag		105	135
Övriga fordringar		44	-
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2	2
		151	137
Kassa och bank		1	1
Summa omsättningstillgångar		152	138
SUMMA TILLGÅNGAR		23 654	14 841

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK	Not	2020 31 okt	2019 31 okt
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		8 650	7 690
Reservfond		447	447
Fritt eget kapital			
Hybridobligationer		7 615	1 500
Balanserade vinstmedel		7 921	1 083
Årets resultat		-1 099	-56
Summa eget kapital		23 534	10 664
Långfristiga skulder			
Obligationslån	5	-	2 245
Uppskjuten skatteskuld	2	-	7
Övriga avsättningar		7	6
Summa långfristiga skulder		7	2 258
Kortfristiga skulder			
Skulder till koncernföretag		-	1 772
Leverantörsskulder		23	1
Övriga skulder		2	126
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		83	20
Avsättningar		5	-
Summa kortfristiga skulder		113	1 919
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		23 654	14 841

Information om moderföretagets eventualförpliktelser finns i not 6.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

[Moderföretagets finansiella rapporter](#)

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Ej registrerat aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Hybridobligationer	Balanserade vinstmedel	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018	7 732	-	405	-	-	2 192	10 329
Inlösen av preferensaktier	-42		42			-1 086	-1 086
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						-56	-56
Utgående balans 31 oktober 2019	7 690	-	447	-	1 500	1 027	10 664
Ränta hybridobligation						-126	-126
Minskning av aktiekapitalet i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	-7 403					7 403	0
Nyemission aktier	3 875	5		2 120			6 000
Nyemission hybridobligationer					6 000		6 000
Konvertering av befintlig hybridobligation till aktier	873			477	-1 500	150	0
Konvertering av befintlig obligation till aktier och ny hybridobligation	410			225	1 615		2 250
Transaktionskostnader				-93		-62	-155
Fondemission i enlighet med beslut på extra bolagsstämma	3 200					-3 200	0
Resultat						-1 099	-1 099
Utgående balans 31 oktober 2020	8 645	5	447	2 729	7 615	4 093	23 534

Antal aktier: 7 260 062 410 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 1,19 (20,10). Varje stamaktie berättigar till en röst och samtliga stamaktier äger lika rätt till andel i företagets tillgångar och vinst.

KASSAFLÖDESANALYS

MSEK	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN		
Resultat före bokslutsdisposition och skatt	-1 094	-78
Nedskrivning av dotterföretag	1 017	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	-77	-78
<i>Förändring av:</i>		
Rörelsefordringar	-38	3
Rörelseskulder	13	9
Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital	-25	12
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-102	-66
INVESTERINGSVERKSAMHETEN		
Investering i dotterföretag	-445	-36
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-445	-36
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN		
Nyemission hybridobligationer	6 000	1 474
Nyemission aktier	5 910	-
Inlösen av preferensaktier	-	-1 112
Utdelning på preferensaktier	-	-26
Ränta hybridobligationer	-128	-
Amortering av lån	-1 311	-
Utlåning till dotterbolag	-9 956	-
Förändring av kortfristiga placeringar	32	-
Förändring av räntebärande skulder	-	-235
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	547	101
Årets kassaflöde	0	-1
Likvida medel vid årets början	1	2
Likvida medel vid årets slut	1	1

Upplysning om betalda räntor:

Under året erhållen ränta uppgick till 216 (210) MSEK. Under året betald ränta uppgick till 186 (278) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

NOT 1 ANTAL ANSTÄLLDA, LÖNER, ANDRA ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA KOSTNADER

Medelantalet anställda uppgick till 2 (3) personer, samtliga var anställda i Sverige.

	2019–2020 Nov–okt		2018–2019 Nov–okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Sverige	1	1	2	1
Summa män och kvinnor	2		3	

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

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Aktuell skatt	-	-
Uppskjuten skatt	-5	21
Summa skatt	-5	21
Avstämning av uppskjuten skatt, netto		
Ingående balans	717	691
Skatteeffekt på poster i eget kapital	1	5
Förändring enligt resultaträkningen	-5	21
Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober	713	717

NOT 3 ANDELAR I DOTTERFÖRETAG

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Ingående värde	9 977	9 940
Tillskott	2 444	37
Nedskrivning	- 1 017	-
Utgående redovisat värde	11 404	9 977

Se även SAS koncernens not 40 – Dotterföretag i SAS koncernen.

NOT 4 ANDRA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2020 31 okt	2019 31 okt
Incorporate Cell Company	2	2
Summa	2	2

NOT 5 OBLIGATIONSÅN

	2020 31 okt	2019 31 okt
Emitterat belopp 2 250 MSEK	-	2 245
Summa	-	2 245

I november 2017 emitterades ett obligationslån om 1 500 MSEK med förfall 2022. Lånet löpte med 5,375 % ränta. I juni 2018 utökades det nya lånet genom emission av en ytterligare tranche om 750 MSEK. Lånet kategoriserades som andra skulder vilket innebar redovisning till upplupet anskaffningsvärde. I oktober 2020 konverterades hela obligationslånet till aktier och en hybridobligation.

NOT 6 EVENTUALFÖRPLIKTELSER

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 subordineringar 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.

NOT 7 ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt
Revisionsuppdrag		
KPMG	6	5
Övriga lagstadgade uppdrag		
KPMG	0	0
Skatterådgivning		
KPMG	-	-
Övrigt		
KPMG	3	1
Summa	9	6

Revisionsarvodet faktureras till moderföretaget där sedan vidarefakturerings sker för respektive kostnad till berörda dotterföretag.

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 3,7 (3,5) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 2,6 (0,9) MSEK.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

UNDERSKRIFTER

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 1 februari 2021

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Dag Mejdell
Vice ordförande

Monica Caneman
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Liv Fiksdahl
Styrelseledamot

Sanna Suvanto-Harsaae
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Christa Cerè
Styrelseledamot

Rickard Gustafson
Verkställande direktör och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 1 februari 2021

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Årsredovisningen och koncernredovisningen har, som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 1 februari 2021. Koncernens resultat- och balansräkning och moderföretagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 17 mars 2021.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

[Revisionsberättelse](#)

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i SAS AB, org. nr 556606-8499

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SAS AB för räkenskapsåret 2019-11-01–2020-10-31 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 48–62. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 29–109 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 2020 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 2020 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 48–62. 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

Redovisning av passagerarintäkter inkluderande kontraktsskulder för ännu ej utnyttjade biljetter och lojalitetsprogram

Se not 2 och 25 samt redovisningsprinciper på sidan 76 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Koncernen redovisar passagerarintäkter om 13 943 MSEK för räkenskapsåret 2019/20, samt skulder för ännu ej utnyttjade biljetter om 5 346 MSEK och lojalitetsprogram om 1 999 MSEK per den 31 oktober 2020. Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet, inkluderande minskade intäkter, inställda flygningar och återbetalda biljetter.

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.

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.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

[Revisionsberättelse](#)

Redovisade värden av flygplan och avsättningar för större underhåll av leasade flygplan

Se not 11 och 27 samt redovisningsprinciper på sidorna 73 och 78 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 2020 till 15 546 MSEK och avsättningar för större underhåll av leasade flygplan och motorer uppgick till 2 995 MSEK. Till följd av Covid-19-pandemin har en stor del av flygplansflottan varit stående på marken och en påskyndad utfasning av äldre flygplan har resulterat i nedskrivningar om 1 040 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 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 stickprovsbasis genom inspektion av leasingavtal, marknadsvärden och flygtimmar och flygcykler.

Vi har också utvärderat upplysningarna om flygplan samt avsättningar för större underhållskostnader för leasade flygplan som ingår i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Förstagångstillämpning av IFRS 16 Leasingavtal

Se not 1 (sidorna 70–71), 13, 24 och 32 samt redovisningsprinciper på sidorna 73–75 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Koncernen tillämpar IFRS 16 Leasingavtal från 1 november 2019, vilket har haft betydande effekter på koncernens finansiella rapporter. Per den 31 oktober 2020 redovisade koncernen nyttjanderättstillgångar om 17 264 MSEK samt tillhörande leasingskulder om 16 604 MSEK. Då koncernen har tillämpat den modifierade retroaktiva metoden har jämförelsetalen inte omräknats.

I enlighet med IFRS 16 redovisas nuvärdet av framtida leasebetalningar som en nyttjanderättstillgång i balansräkningen med en motsvarande leasingskuld. I resultaträkningen har leasingskostnader ersatts av avskrivningar på nyttjanderätts-tillgångar och räntekostnader hänförliga till leasingskulder.

IFRS 16 innefattar att koncernen behöver göra antaganden och bedömningar vid fastställande av till exempel ränta och leasingperiod som används vid diskontering av leasingbetalningarna i respektive kontrakt. Då en stor del av leasingskulderna är denominerade i andra valutor än SEK föreligger en betydande valutaexponering som delvis säkringsredovisas, vilket också medför vissa antaganden och bedömningar.

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 utvärderat koncernens förstagångstillämpning av redovisning av leasingavtal utifrån den nya standarden.

Vi har också utvärderat design och implementering av interna kontroller för redovisningen av nyttjanderättstillgångar och leasingskulder samt relaterade avskrivningar, räntekostnader och valutaomvärderingar.

Vi har bedömt rimligheten i antaganden för främst diskonteringsränta, leasingperioder och eventuella modifieringar och har stickprovsvis stämt av dessa antaganden samt underliggande hyresbetalningar mot avtal samt kontrollräknat faktiska redovisade värden.

Vidare har vi utvärderat koncernens omvärdering av leasingskulder i utländska valutor och tillämpad säkringsredovisning i förekommande fall samt motsvarande redovisning i resultatet eller övrigt totalresultat.

Vi har också utvärderat upplysningarna om leasingavtal som ingår i årsredovisningen och koncernredovisningen.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Genomförd rekaptalisering inkluderande emission av aktier och hybridobligationer

Se förändring i eget kapital samt not 22 och redovisningsprinciper på sidan 73 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Mot bakgrund av Covid-19-pandemins negativa ekonomiska effekter har styrelsen i SAS AB fattat beslut om en rekaptaliseringsplan, vilken godkändes på extra bolagsstämma i september 2020.

I slutet av oktober 2020 slutfördes denna rekaptalisering innefattande en emission av aktier och hybridobligationer om totalt 12 000 MSEK. Vidare har även vissa tidigare utestående obligationer konverterats till eget kapital-instrument innebärande en ytterligare förstärkning av eget kapital om 2 250 MSEK, före transaktionskostnader.

Koncernen avser att använda nettoemissionslikviden till att stärka sin kapitalstruktur och till att skapa en finansiell beredskap för att möta effekterna av fortsatt svag efterfrågan på flygresor, ändrade passagerarmönster och andra externa faktorer. Som redogörs för i förvaltningsberättelsen, bedömer styrelsen att tillförd likviditet är tillräcklig åtminstone för de närmaste tolv månadernas verksamhet.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-28 samt 116-148. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi förväntar oss att få tillgång till efter 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

Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi utvärderat redovisningen av emissionerna av aktier och hybridobligationer samt relaterade transaktionskostnader utifrån gällande regelverk.

Vi har inspekterat protokoll, obligationsvillkor, bankkontoutdrag, registreringsbevis, beräkningar och gjorda antaganden i de olika transaktionerna och stämt av dessa mot redovisade belopp. Vidare har vi tagit del av och utvärderat koncernens likviditetsprognos för de kommande tolv månaderna.

Vi har också utvärderat innehållet i de upplysningar om emissionerna som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen samt styrelsens bedömning angående tillräcklig likviditet i förvaltningsberättelsen.

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.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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 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 tillhörande motåtgärder.

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**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 2019-11-01–2020-10-31 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.

RÄKENSKAPER

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse**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 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 revisionsd i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet 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 revisionsd 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 bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 48–62 och för att den är uppräntad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 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 revisionsd i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har uppräntats. 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 12 mars 2020. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 1 februari 2021

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

HÅLLBARHETSNOTER

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

HÅLLBARHET

SAS har tillsammans med hela flygbranschen påverkats kraftigt av följderna av covid-19-pandemin. Vårt arbete för att främja övergången till ett mer hållbart flygresande förblir dock ett prioriterat område för SAS och som handlar om överlevnad.

Genom att sikta mot ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande vill vi gå i bräschen för övergången till en mer hållbar framtid. SAS har under många år arbetat för att minska miljöpåverkan från sin verksamhet och våra framsteg har redovisats i externt verifierade rapporter sedan 1996. SAS beslutade under året att öka takten i arbetet för att minska utsläppen. Vårt mål att

minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % (jämfört med 2005) ska nu vara uppnått 2025, fem år tidigare än planerat.

FINANSIELLT, MILJÖMÄSSIGT OCH SOCIALT ANSVAR

För SAS innebär en hållbar utveckling ett samordnat fokus på det miljömässiga, sociala och finansiella ansvaret. På många sätt ökar vårt hållbarhetsarbete vårt värde och vår konkurrenskraft genom att vi använder resurser mer effektivt och minimerar riskerna. Som ett exempel sänks bränsleförbrukningen och kostnaderna av bränsleeffektiva flygplan och optimering av passagerar- och fraktkapacitet. Att minska sjukfrånvaron har också starka ekonomiska incitament.



HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö
Medarbetare
Verksamhet
Om denna rapport
GRI-index
Bestyrkanderapport

VÅRA FOKUSOMRÅDEN FÖR HÅLLBARHET

Med vårt engagemang, våra dokumenterade aktiviteter och resultat, strävar vi efter att minska vår påverkan på klimatet och på miljön samt att ta hand om våra kunder, medarbetare och samhället i stort. Det här angreppssättet gör att vi kan minimera hållbarhetsrelaterade risker och dra nytta av potentiella möjligheter – undvika onödiga kostnader, göra ekonomiska besparingar och särskilja oss från konkurrenterna.

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 genomgång av de hållbarhetsfrågor som är mest väsentliga och relevanta. 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.

Med utgångspunkt i vår mest nyligen genomförda väsentlighetsanalys anses följande frågor förbli de mest väsentliga för SAS och våra intressenter:

Miljö

- Utsläpp
- Avfall
- Buller

Medarbetare

- Mångfald och jämställdhet
- Arbetsförhållanden

Verksamhet

- Affärsetik och korruptionsbekämpning
- Hållbarhet i leverantörskedjan

Väsentlighetsanalysen beskriver även "hållbarhetskommunikation" och "kundnöjdhet" som viktiga områden för SAS och våra intressenter. Vi kommunicerar aktivt om hållbarhetsfrågor på ett öppet sätt med våra intressenter, till exempel genom publiceringen av vår års- och hållbarhetsredovisning. Kunderna kräver i allt högre grad mer hållbara produkter och det är en viktig del av vårt produktansvar att erbjuda produkter som är mer hållbara och på så sätt ökar kundnöjdheten.

VÅR MEST VÄSENTLIGA FRÅGA – UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

Med utgångspunkt i vår väsentlighetsanalys är vår största miljöpåverkan utsläppen från förbränningen av fossila bränslen. Flygverksamheten svarar för drygt 99 %¹ av våra utsläpp av växthusgaser. Därför fokuserar vi på att främja flygplanens effektivitet och övergången till hållbara flygbränslen i enlighet med vårt miljöledningssystem ISO 14001.

Våra fokusområden för att minska utsläppen:

- Ökad bränsleeffektivitet
- Hållbara flygbränslen och ny teknik
- Hållbara produkter och tjänster

FN:S MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

Målen för hållbar utveckling, eller De globala målen för hållbar utveckling, är en uppsättning med 17 globala mål som antogs av FN:s generalförsamling 2015. Syftet är att en rad mål för global utveckling ska uppfyllas till 2030. Målen uppmanar företag att se hur de på bästa sätt kan bidra till att övervinna de globala utmaningarna i samband med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

Våra mest relevanta mål för hållbar utveckling

Då vi strävar efter att bli globalt ledande inom hållbart flygresande har vi fokus på att minska vår klimatpåverkan, främja resurseffektivitet och skapa en attraktiv arbetsplats. Fyra av de globala målen är nära knutna till vår hållbarhetsagenda.



FN:S MÅL 5 – JÄMSTÄLLDHET

Mål 5 verkar för jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt. SAS bidrar till detta mål genom att uppmanar 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, partner och leverantörer.

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 uppmanar 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.

¹) Denna siffra bygger på tillgänglig statistik publicerad i denna rapport. Per idag omfattas flygverksamhet inklusive regionala produktionspartner, samt leverantörer av externa tjänster som har kapacitet att delge relevant statistik.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

HÅLLBARHETSSTYRNING

SAS LEDNINGSSYSTEM

Hållbarhet är en viktig del av vår verksamhet och SAS har integrerat hållbarhet i sitt ledningssystem. Systemet omfattar alla aktiviteter inom SAS och är baserat på operativa standarder för flygbolag, våra egna och gemensamma miljö- och hållbarhetspolicyer, uppförandekoden, FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, EU-taxonomi, Lean och ISO 14001. Systemet ger riktlinjer för den pågående planeringscykeln, implementering och utvärdering samt förbättring av processer och aktiviteter för att uppfylla operativa mål och hållbarhetsmål. SAS har också kontrollmekanismer med tillhörande uppföljningssystem och resurser för att säkerställa efterlevnad med tillämplig internationell och nationell lagstiftning.

Vår syn på miljöansvar är att följa relevant lagstiftning och minimera både 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 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 behoven.

SAS miljöledningssystem är genom hela företaget certifierat enligt ISO14001 och har varit det sedan 2010. ISO-standarderna är en viktig del i hur vi arbetar med våra miljömål.

UPPFÖRANDEKODEN

Styrelsen har tagit fram en uppförandekod (Code of Conduct) för att sammanfatta och förtydliga SAS fastslagna prioriteringar, löften, policyer och andra föreskrifter. 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 är tillgänglig på www.sasgroup.net. Det finns också tydliga regler och strukturer för rapportering och hantering av misstänkta överträdelser via ledningssystemet eller SAS visselblåsarfunktion. Uppförandekodens visselblåsarfunktion användes vid tre tillfällen under 2019/2020. Samtliga fall är hanterade.

RISKHANTERING

SAS har en försiktighetsbaserad syn på riskhantering och arbetet inriktas på att minimera hållbarhetsrelaterade risker och ta tillvara potentiella möjligheter. Risker och möjligheter bedöms och hanteras strategiskt inom ledningssystemet och är integrerade i vår omfattande riskhantering. Åtgärder för riskkontroll är avgörande för att hantera risker.

SAS arbetar för att hantera risker och de möjligheter som har en påtaglig affärspotential. Ett exempel är arbetet med att dämpa miljöpåverkan genom vårt certifierade miljöledningssystem. Systemet ger oss operativ kontroll och kapacitet att snabbt hantera föränderliga krav på affärsmiljön. Läs mer i avsnittet om Riskhantering på sidorna 39-46.

SAS redovisar årligen sina risker och möjligheter avseende klimatförändringar till CDP. Riskerna och möjligheterna 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 resultatet (B i 2020) finns tillgängligt på www.cdp.net.



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development

FN:s mål för hållbar utveckling är en uppsättning med 17 mål som antogs av FN:s generalförsamling 2015 för att nå en rad mål till 2030.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

MILJÖ

MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

SAS har som målsättning att sänka sina utsläpp av växthusgaser. För att stödja vårt miljöarbete har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt. Under året bestämde vi oss för att öka takten i arbetet med att minska våra utsläpp, och vårt mål att minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % (jämfört med 2005) ska nu vara uppnått 2025 i stället för 2030. Målet till 2025 ska uppnås genom att slutföra den pågående förnyelsen av flygplansflottan, upp till 10 % användning av hållbart flygbränsle (eller andra motsvarande åtgärder) och övriga effektiviseringsåtgärder som beskrivs längre fram i avsnittet. Vi har identifierat en potentiell möjlighet att minska koldioxidutsläppen med 50 % av koldioxidutsläppen till 2030 (jämfört med 2005), om förutsättningarna är de rätta och det finns ett stödjande regulatoriskt ramverk.

VÅRA MILJÖMÅL

För att reducera våra utsläpp av växthusgaser och stödja vårt miljöarbete har vi satt upp 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 inrikestrafik (i genomsnitt 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

- >50 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 (absoluta utsläpp och mer ambitiöst än IATA:s ambition)

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 att det ska vara möjligt med kommersiellt flyg utan väsentlig klimatpåverkan till 2050. IATA och flygbranschen har kommit överens om följande gemensamma mål:

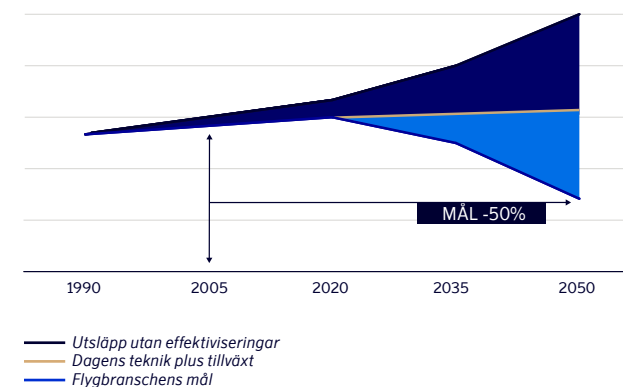
- Förbättrad bränsleeffektivitet med i genomsnitt 1,5 % årligen från 2009 till 2020
- Koldioxidneutral tillväxt från 2020
- 50 % lägre koldioxidutsläpp till 2050 jämfört med 2005 års nivåer

Källa: www.enviro.aero

FN:s luftfartsorganisation (ICAO) har beslutat om ett globalt marknadsbaserat styrmedel som ska införas 2021 – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (CORSIA). De huvudsakliga komponenterna i en global

lösning får inte snedvrیدا konkurrensen och bör innehålla FN:s princip om gemensamt men differentierat ansvar. Koldioxidneutral tillväxt ska uppnås genom CORSIA. Vi är i nuläget redo att uppfylla rapporteringskraven för våra utsläpp. Mot bakgrund av systemets struktur kan vi ännu inte bedöma en årskostnad. Till följd av covid-19 och den kraftiga nedgången i flygresandet under 2020 har ICAO beslutat att tillämpa 2019 års nivåer som basår för CORSIA och exkludera 2020 från basårsberäkningen.

DEN GLOBALA FLYGBRANSCHENS MILJÖMÅL TILL 2050

13 BEKÄMPA KLIMAT-
FÖRÄNDRINGARNAFN:S MÅL 13 – BEKÄMPA
KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Mål 13 uppmanar 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.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Vi 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, nya energikällor, mer effektiv trafikstyrning och samordnade åtgärder för att förbättra infrastrukturen och villkoren för flygtransporter. Se sidan 122 ff. för mer detaljer om hur vi arbetar aktivt för att minska utsläppen.

VÅRA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

Under 2019/2020 minskade våra absoluta koldioxidutsläpp från flygverksamheten med 57,2 % jämfört med föregående år. Huvuddelen av minskningen beror på den minskade trafiken till följd av covid-19-pandemin.

Våra koldioxidutsläpp per passagerarkilometer ökade till 111 (95) gram, som följde av den betydligt lägre kabinfaktorn som ett resultat av den dramatiska nedgången i efterfrågan från och med mitten av mars 2020.

Energieffektiviteten per offererade säteskilometer förbättrades med 5,3 % jämfört med föregående år till följd av det löpande införandet av mer effektiva flygplan i det minskade trafikprogrammet.

Under 2019/2020 användes ungefär 670 ton hållbarare flygbränsle. Användningen kan främst härledas från vårt kunderbudande att uppgradera från fossilt till förnybart bränsle och det norska inblandningskravet som infördes i januari 2020.

Sedan 2005 har våra totala utsläpp 2019/2020 minskat med 57,6 % (5,3 %) medan produktionen mätt i tonkilometer har minskat med 58,1 %.

UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 1

	Enhet	2019/ 2020	2018/ 2019	Basår 2010
Flygoperativ verksamhet				
CO ₂ totalt	1 000 ton	1 802	4 210	3 511
för inrikesflyget	1 000 ton	471	734	
för flyg till/från EU/EES	1 000 ton	674	1 767	
för flyg till/från utanför EU/EES	1 000 ton	656	1 709	
CO ₂ passagerarandel	1 000 ton	1 611	3 814	3 244
NO _x	1 000 ton	7,3	17,7	14,3
HC	1 000 ton	0,13	0,32	-
Passagerarkilometer	miljoner	14 491	40 247	29 572
Tonkilometer	miljoner	1 768	4 770	3 480
Avgångar	1 000	151	298	279
CO ₂ /passagerarkilometer	gram	111	95	109,7
CO ₂ /offererade säteskilometer	gram	59	62	74
CO ₂ /tonkilometer	gram	1 019	883	1 009
Flygplansbuller – vid start	85 db område i km ² per avgång	2,09	2,17	2,40
Ground Handling				
CO ₂ fordonsbensin ¹	ton	36	55	
CO ₂ fordonsdiesel ¹	ton	2 049	4 612	
Maintenance Productions				
CO ₂ fordonsbränsle ¹	ton	94	36	
CO ₂ fordonsdiesel ¹	ton	18	164	
SAS Cargo Group				
CO ₂ andel med flyg (frakt)	1 000 ton	191	397	
Tonkilometer med flyg (frakt)	miljoner	319	746	
CO ₂ /tonkilometer med flyg (frakt)	gram	598	532	
CO ₂ /tonkilometer med lastbil (frakt)	gram	150	135	

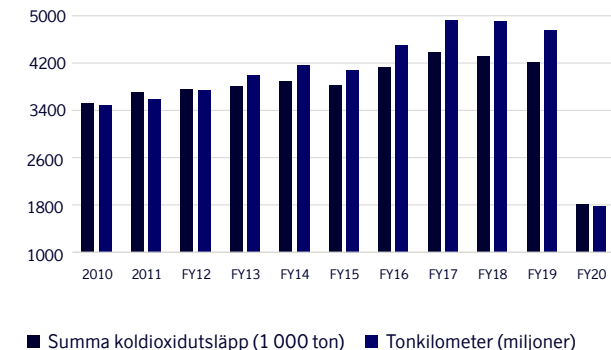
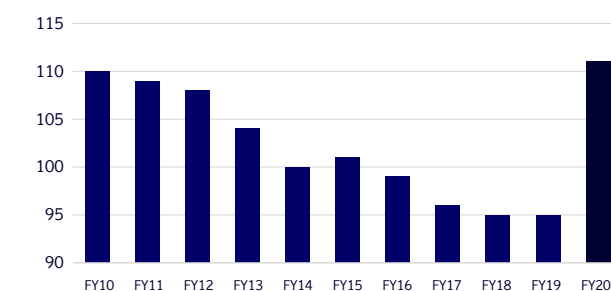
1) SAS redovisar endast för huvudflygplatserna ARN, CPH och OSL.

VILKA ÄR VÅRA RELATIVA OCH ABSOLUTA UTSLÄPP?

Absoluta utsläpp avser vår totala mängd utsläpp (ofta mätta i ton CO₂).

Relativa utsläpp avser utsläpp per produktionsenhet (t.ex. gram CO₂ per tonkilometer, gram CO₂ per passagerarkilometer, gram CO₂ per tonkilometer med flyg (frakt) eller gram CO₂ per offererade säteskilometer).

SAS FLYGVERKSAMHET SUMMA KOLDIOXIDUTSLÄPP OCH TONKM

SAS FLYGVERKSAMHET CO₂ GRAM/PASSAGERARKILOMETER

Andel av koldioxidutsläpp

Följande observationer gjordes i en analys av våra totala koldioxidutsläpp under 2019/2020:

- Resor kortare än 500 km svarade för 18 % av våra utsläpp, resor mellan 500 och 800 km för 11 %, resor mellan 800 och 3 000 km för 31 %, och resor längre än 3 000 km för 39 %.
- Inrikesresor svarade för 20 % av våra utsläpp före covid-19 och 42 % under pandemin, och internationella resor för återstoden.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Andra utsläpp än koldioxid

I fråga om utsläpp av växthusgaser har SAS valt att redovisa varje utsläpp separat i denna redovisning och genom utsläppskalkylatorn som finns på våra webbplatser. De flesta utsläppskalkylatorer på marknaden beräknar en uppskattad koldioxidekvivalent (CO₂e) baserad på olika uppräkningsfaktorer som även inkluderar andra utsläpp än koldioxid. SAS har valt att inte göra så, eftersom det råder brist på samsyn bland forskare och experter på hur man ska räkna om kväveoxid (NO_x), partiklar och utsläpp av vattenånga till koldioxidekvivalenter. SAS stödjer flera initiativ som syftar till att minska effekten av andra utsläpp än koldioxid i den dagliga verksamheten samt att utveckla mer avancerade beräkningsmetoder. Rent generellt kan noteras att den aktuella förnyelsen av flottan och de tekniska val som SAS gör bidrar till att andra utsläpp än koldioxid relativt sett minskar mer än våra koldioxidutsläpp.

Våra fokusområden för att minska utsläppen

SAS miljöprogram inkluderar följande utsläppsrelaterade områden som alla beskrivs mer i detalj nedan:

- Ökad energieffektivitet
- Hållbara flygbränslen och ny teknik
- Hållbara produkter och tjänster

Till följd av covid-19-pandemin har ett antal administrativa funktioner hos SAS och även hos motparterna korttidspermitterats i olika grad. Det har påverkat vissa pågående processer men kommer inte att påverka långsiktiga ambitioner och mål.

KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR SCANDINAVIAN AIRLINES FLYGVERKSAMHET 2019/2020

	1 000 ton CO ₂	% av CO ₂ från den totala flygverksamheten
Danmark		
Inrikesflyget	22	1,2 %
Resor till EU/EES	162	9,0 %
Resor till utanför EU/EES	241	13,4 %
Norge		
Inrikesflyget	331	18,4 %
Resor till EU/EES	117	6,5 %
Resor till utanför EU/EES	32	1,8 %
Sverige		
Inrikesflyget	118	6,5 %
Resor till EU/EES	133	7,4 %
Resor till utanför EU/EES	71	3,9 %
Finland		
Inrikesflyget	-	-
Resor till EU/EES	11	0,6 %
Resor till utanför EU/EES	-	-
EU/EES		
Avresa från EU/EES ¹ till Skandinavien och Finland	250	13,9 %
Resor inom EU/EES ¹	-	-
Avresa från EU/EES ¹ till utanför EU/EES	-	-
Utanför EU/EES		
Avresa från utanför EU/EES till Skandinavien/Finland	314	17,4 %
Avresa från utanför EU/EES till EU/EES ¹ eller utanför EU/EES	-	-
Summa		

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

ÖKAD ENERGIEFFEKTIVITET

Förnyelse av flottan

En kontinuerlig förnyelse av flottan är en avgörande del av våra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flygverksamheten. Vår strategi är 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 effektiva.

De flygplan vi använder är antingen ägda, leasade eller wet leasade. Ägda och leasade flygplan drivs av SAS Scandinavia eller SAS Ireland. Wet leasade flygplan drivs av ett antal regionala produktionspartner som använder regionaljet 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 sänker våra investeringskostnader för 2021–2024 och gör leveranserna av nya flygplan bättre anpassade till den förväntade återhämtningen av efterfrågan. Vi arbetar fortfarande för att uppnå en enhetsflotta fram till 2023, baserat på nya Airbus-flygplan som kommer erbjuda lägre bränsleförbrukning och sänkta underhållskostnader jämfört med vår nuvarande flotta. Dessutom har vi gjort framsteg med våra ambitiösa hållbarhetsmål genom att öka takten i utfasningen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan. I kapacitetsspannet 140–200 säten kommer vi att ha en enhetsflotta i drift när alla A320neo är levererade. När det gäller prestanda uppvisar A320neo en väsentlig förbättring i fråga om bränsleförbrukning och buller. A320neo har 15–18 % lägre bränsleförbrukning på en typisk kortdistansflygning jämfört med den tidigare generationen, A320ceo.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Under året tog vi emot 13 A320neo, fyra A350 och en A321LR och fasade ut 15 äldre flygplan. Per den 31 oktober 2020 hade vi tagit emot 41 plan av 80 beställda A320neo, och 4 av totalt 8 beställda A350. Vid årets slut bestod SAS flotta av 135 flygplan (12 långdistansplan, 95 kortdistansplan och 28 flygplan som flygs av regionala produktionspartner). Genomsnittsåldern för hela flygplansflottan var 9,0 år vid årets slut.

Anpassad flygplansstorlek

SAS erbjuder ett brett nätverk av destinationer och linjer för olika passagerarvolym, vilket kräver en flotta med flygplan av olika storlekar och räckvidder. Med våra regionala produktionspartner kan vi optimera vår tidtabell och våra flygplansstorlekar för att möta efterfrågan på bästa sätt, i synnerhet på regionala linjer med relativt liten efterfrågan. Denna unika förmåga att byta flygplansstorlek för att möta efterfrågan gör att vi optimerar vår bränsleförbrukning och utsläpp per säteskilometer. Vi drar också nytta av vår gedigna erfarenhet för att ständigt effektivisera planeringen av flygplansutnyttjandet.

Program för minskad bränsleförbrukning

Vi har integrerat ett omfattande program för minskad bränsleförbrukning i verksamheten. En viktig aspekt av att öka bränsleeffektiviteten är att se till att samtliga medarbetare inom SAS flygverksamhet har de förutsättningar och kunskaper som krävs för att främja bränsleeffektiviteten. Nyckelmedarbetare är de som ansvarar för nätverksplanering, produkter och tjänster samt medarbetare inom själva flygverksamheten.

Pågående aktiviteter omfattar att optimera operativa rutiner och stödsystem för att främja bränsleeffektiviteten. Alla förändringar måste följa högsta standard

för flygsäkerhet och väga bränsleeffektivitet mot andra driftskostnader såsom underhållskostnader och luftrumsavgifter.

Luftrummet och det europeiska nätverket

Under de senaste 20 åren har SAS arbetat med olika intressenter och gjort många investeringar för att göra det möjligt och förbereda för införandet av ett effektivare europeiskt flygledningssystem. Ansvar för att implementera den här viktiga omvandlingen ligger hos myndigheterna.

Samarbete med tillverkare av flygplan och motorer

Genom det pågående miljöarbetet för vi dialog med olika tillverkare av flygplan och motorer, tillverkare av inredningar och andra installationer. Miljöprestanda och miljökriterier är integrerade i alla beslut inom upphandlingar av nya flygplan och regionala produktionspartner.

HÅLLBART FLYGBRÄNSLE (SAF) OCH NY TEKNIK

I över ett årtionde har vi arbetat med olika aktiviteter för att främja utvecklingen av alternativa och mer hållbara flygbränslen, såsom biobränslen. Det är nödvändigt att marknadsföra flygbränslen med lägre klimatpåverkan för att uppfylla våra egna och flygbranschens miljö- och klimatmål och säkra alternativ till fossila bränslen som förväntas bli allt mer begränsade och eventuellt dyrare i framtiden.

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

kommersialiseringen av produktionen av hållbart flygbränsle i Skandinavien. Bland dessa är IATA/ATAG biobränslenätverk, RISE, SAFUG, NISA, Fossil Free Aviation 2045, Preem, Klimapartnerskapet och andra skandinaviska intresseorganisationer. Det finns olika produktionsvägar som är certifierade och många fler som är på väg att potentiellt bli certifierade. Vår strategi är att stödja framstegen för redan certifierade vägar och vara delaktiga i projekt och initiativ som arbetar med de mest realistiska och genomförbara vägarna för att potentiellt bli certifierade inom en realistisk tidsram.

Våra främsta hållbarhetskriterier för biobränslen är att produktionen av dem ska vara långsiktigt hållbar, inte konkurrera med matproduktion eller tillgång till dricksvatten, inte skada den biologiska mångfalden och använda så lite mark som möjligt. Enligt IATA kan biobränslen, beroende på produktionsmetod, sänka koldioxidutsläppen under livscykeln med upp till 80 %.

Från och med 2020 ska norska bränsleleverantörer enligt påbud blanda in 0,5 % hållbart flygbränsle för alla flygningar som tankas i Norge. Det pågår en process att införa ett påbud om hållbart flygbränsle i Sverige. Förslaget är att införa systemet under 2021 och inledningsvis kräva en inblandning av cirka 1 % hållbart flygbränsle.

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. Vid utvecklingen av mer effektiva flygplan beaktas ett flertal fokusområden, såsom förbättrad aerodynamik, viktminskningar samt ytterligare förbättrade eller nya framdrivningslösningar.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Under året stod nya framdrivningslösningar i fokus. Det finns många olika möjliga lösningar, bland annat nästa generations jetmotorer som drivs med traditionellt flygbränsle eller hållbart flygbränsle, jetturbiner som byggs om för att drivas med vätgas och elmotorer med batteri- eller vätgasbränsleceller som energilagring. Alla lösningar har sina möjligheter och utmaningar och vi ser framför oss att många olika lösningar kommer att kommersialiseras över tid.

De pågående projekten bland mindre producenter är inriktade på en marknad för flygplan med 10-15 säten och en till två timmars flygtid före 2030, och de största flygplanstillverkarna förväntar sig att kommersialisera flygplan med 100-150 säten för en typisk kortdistans-flygning på marknaden före år 2040.

SAS och Airbus undertecknade under 2019 en överenskommelse med målet att påskynda utvecklingen av ett flygplan med 100 säten och teknik som möjliggör helt eldrivna eller vätgasdrivna flygplan under 2030-talet. Inom avtalet behandlar SAS och Airbus olika frågor knutna till kommersialiseringen av tekniken, såsom SAS affärsbehov, laddkapacitet, operativa möjligheter och avgränsningar etc. I oktober 2020 lanserade Airbus sitt koncept "ZEROe" och vårt arbete fortsätter som planerat.

SAS lägger ned stora resurser på samarbetet med Airbus och ger ett starkt stöd till utvecklingen av olika initiativ inom området. Vi är övertygade om att vi kommer att uppleva ett avgörande tekniskifte under 2030-talet med kommersialisering av helt eldrivna, hybrid eller vätgasdrivna flygplan.

SAS deltar även i The Nordic Network for Electric Aviation (NEA, ett nätverk som har som mål att se till att grundförutsättningarna för kommersialisering av eldrivna flygplan tillgodoses i Norden). Nätverket hanteras av RISE, tillsammans med deltagarna Heart Aerospace, Swedavia, Avinor och andra nordiska flygbolag.

ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR**Utsläpp av halon**

Flygbolag måste lämna in årliga rapporter över sin användning, förbrukning, läckage och lagerhållning av halon till myndigheterna. Under 2019/2020 rapporterade inga tillfällen där halon användes som brandskyddsåtgärd.

Beräkning av utsläpp och koldioxidkompensation

Alternativ för koldioxidkompensation för våra kunder har funnits sedan 2006. I vår utsläppskalkylator, som finns på www.sasgroup.net, går det att beräkna utsläppen av växthusgaser för SAS flygningar. Vi koldioxidkompenserar alla biljetter för EuroBonus-medlemmar, ungdomsbiljetter med SAS och våra personalbiljetter. För 2019/2020 kompenserade vi 0,7 miljoner ton koldioxid eller 43 % av de passagerarrelaterade koldioxidutsläppen. Koldioxidkompensation 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 vid avisning av flygplanen. Vi sänkte vår glykolförbrukning till 1 431 tusen liter (2 807) under 2019/2020.

SAS använder fordon till underhåll och marktjänster på flygplatserna och följer flygplatsens regler och arbetar för att övergå till fordon med lägre miljöpåverkan. På våra huvudflygplatser leasas alla fordon, och kontrakt och bränsleförbrukning följs upp kontinuerligt. SAS Cargo övervakar också koldioxidutsläppen per tonkilometer (frakt) från sina lastbilstjänster som är utlagda på entreprenad.

Ett visst spill rapporterades i samband med marktjänsterna under året. Detta hanterades enligt rutinerna.

Utsläpp från energiförbrukning i byggnader

Vi arbetar kontinuerligt för att minska energiförbrukningen. Under 2019/2020 uppgraderades vi belysningen i våra hangarer och vårt hangarservicecenter i Oslo till LED-belysning vilket redan hade gjorts på Arlanda och Kastrup. Vår energiförbrukning minskade till följd av mer effektiv belysning, men även eftersom mindre golvyta användes. Detta beror främst på en avsevärd minskning av den egna verksamheten de senaste åren.

UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 2

	Enhet	2019/2020	2018/2019	Basår 2010
Energi				
Fossil energi	1 000 ton	8,6	9,8	24,9
Varav fossil el	1 000 ton	4,1	4,6	12,3
Varav fossil uppvärmning	1 000 ton	4,5	5,3	12,6

Egna affärsresor

Vi har kontroll över våra egna affärsresor på SAS flygningar vilka genererade omkring 790 ton koldioxid under året. SAS ser över och utvärderar hur vi ska få leverantörerna att rapportera vårt Scope 3.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

[Miljö](#)

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Buller

Flygbuller uppfattas som den största påverkan lokalt vid flygplatser. Det finns stränga regler för flygvägar nära bostadsområden. Under 2019/2020 minskade våra utsläpp av buller vid start med 4 % och 14 % jämfört med 2010. Detta beror på införandet av nyare, tystare flygplan.

SAS mottog några få rapporter om överträdelser av bullergränser under 2019/2020. Antalet överträdelser har minskat de senaste åren till följd av inköp av tystare flygplan och förbättringsinitiativ, såsom särskilda träningsscenarion i flygsimulator för in- och utflygning på flygplatser med stränga bullerbestämmelser.

Avfall

Vi arbetar kontinuerligt för att förbättra återvinningen av avfallet ombord, även om det är en utmaning eftersom avfall måste hanteras i enlighet med olika nationella lagstiftningar. Oftast medför lagstiftningen en hantering som inte möjliggör sortering eller återvinning. Emellertid återvinner vi aluminiumburkar vid alla våra skandinaviska flygplatser. All avfallshantering hanteras av en tredje parts leverantör. Avfall från våra kontor, marktjänster och tekniskt underhåll mäts och delas in i sorterat, osorterat och farligt avfall.

Till följd av covid-19-pandemin minskade verksamheten kraftigt och i april ställdes all servering av mat ombord in och våra lounges stängdes. Det ledde till noll matavfall, både från vår catering ombord och våra loungetjänster.

	Enhet	2019/2020	2018/2019	Basår 2010
Sorterat avfall	ton	817	1 881	-
Osorterat avfall	ton	170	171	815
Farligt avfall	ton	83	183	302

Spill av flygbränsle

Under 2019/2020 rapporterades några få bränsleläckage vid tankningen av flygplan med SK-flightnummer. Dessa hanterades enligt rutinerna.

Miljöregler och efterlevnad

Förutom att förbättra resurseffektiviteten och miljöegenskaperna ser vårt hållbarhetsarbete till att SAS verksamhet följer alla tillämpliga miljörelaterade lagar och regler. Inga allvarliga incidenter som bröt mot några miljötillstånd rapporterades under 2019/2020.

Miljörelaterade kostnader

Under 2019/2020 uppgick SAS externa miljörelaterade avgifter och skatter till 627 (1 807) 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 271 (1 099) MSEK.

Flygbranschen betalar för sina koldioxidutsläpp inom EU genom EU:s utsläppshandelssystem (EU-ETS), som är en etablerad marknadsbaserad åtgärd. SAS kostnadsförde utsläppsrätter avseende EU-ETS till 4 (247) MSEK under 2019/2020. Från och med 2021 rapporterar SAS även koldioxidutsläpp till CORSIA.

Vi anser att marknadsbaserade åtgärder inte får snedvrída konkurrensen utan ska bidra till att klara utsläppsmålen och skapa incitament för kontinuerliga förbättringar. SAS har stöttat utvecklingen av en global, marknadsbaserad lösning för flygutsläpp i många år.

SAS stödjer fullt ut principen om att förorenaren ska betala och tar ansvar för våra utsläpp. Däremot motsätter vi oss de svenska och norska skatterna som inte åtgärdar själva koldioxidutsläppen och som införs utöver EU-ETS eller CORSIA som snart ska införas. Resultatet kan betraktas som ett sätt att införa ekonomiska åtgärder, men utan incitament att minska koldioxidutsläppen. Till exempel betalar en passagerare ombord 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 omkring 65 % lägre utsläpp.

Miljörelaterade förpliktelser

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

Miljörelaterade investeringar

Enligt SAS riktlinjer ska våra investeringar vara både miljömässigt och ekonomiskt motiverade. Det bidrar till vår lönsamhet och hjälper oss att säkerställa att vi uppfyller framtida miljökrav.

Under 2019/2020 genomfördes inga större miljörelaterade investeringar. Det beror på att vår föredragna lösning är leasing, snarare än att investera i flygplan, fordon, datorer m.m.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

[Miljö](#)

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

HÅLLBARA PRODUKTER OCH TJÄNSTER

Under årets två första kvartal rörde vi oss framgångsrikt mot våra mål: 100 % återvinning och 100 % hållbara produkter och tjänster fram till 2030. Vi utvecklar kontinuerligt våra produkter och tjänster för att göra dem så hållbara som möjligt avseende resurser och material.

Till följd av covid-19-pandemin har verksamheten minskat kraftigt sedan mitten av mars, men hållbarheten förblir ett viktigt fokus i vårt dagliga arbete.

Våra passagerares och medarbetares säkerhet är alltid högsta prioritet för oss, och på grund av covid-19-utbrottet vidtog ytterligare åtgärder för att säkerställa trygghet och välbefinnande ombord. Vi införde krav på munskydd, säkerhetsrutiner och ett säkerhetskit för all personal ombord.

I oktober började vi återigen servera mat ombord, då vi började med en begränsad tjänst på flygningar längre än 80 minuter från Danmark. Vi öppnade även loungerna med ett begränsat utbud av mat. Våra ambitiösa hållbarhetsmål kvarstår och vi fortsätter att utveckla mer hållbara produkter och tjänster ombord och i våra lounges, som sedan ska införas när trafiken långsamt ökar igen.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

MEDARBETARE

VÅR SYN PÅ MEDARBETARNA

Som arbetsgivare är vårt ansvar att säkerställa skäliga arbetsvillkor i arbetsmiljön i vår verksamhet, främst i Norden. SAS ansvarar också för att tillhandahålla möjligheter till personlig och professionell utveckling. SAS arbetsmiljöpolicy, ledarskapspolicy, personalpolicy och mångfaldspolicy gäller för samtliga medarbetare på SAS. Koncernledningen är ytterst ansvarig för policyerna. Policyerna granskas årligen och aktiviteterna följs upp inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller årligen enligt de specifika behoven.

Vi har nolltolerans mot alla former av trakasserier och arbetar löpande för att motverka detta genom olika aktiviteter. Det regleras av vår uppförandekod och det är obligatoriskt för samtliga medarbetare att genomföra en webbutbildning om koden.

Uppsägningar och samarbete med fackföreningar

Med den nya verkligheten på marknaden som har kommit i och med utbrottet av covid-19 håller SAS på att omforma hur vi ska planera och navigera på kort sikt liksom att ta hänsyn till den osäkerhet som omger flygbranschens framtid i stort. Dessvärre tvingades vi säga upp personal i organisationen och vi är medvetna om hur det har påverkat våra medarbetares livssituation. Arbetsstyrkan har justerats och uppsägningar av 5 000 heltidstjänster genomfördes som en anpassning till den förväntade framtida efterfrågan. Det innebär en minskning med cirka 1 900 tjänster i Sverige, 1 300 i Norge, 1 700 i Danmark och 100 i alla övriga länder. Övertalighetsprocesserna under 2019/2020

hanterades genom förhandlingar med fackföreningar i enlighet med nationella lagar och avtal.

Det dagliga samarbetet med fackföreningar sköts främst på nationell nivå med fackföreningar som har kollektivavtal med SAS. Samarbeten sker inom ramen för nationella lagar och avtal som påverkar den berörda enheten. SAS genomförde förhandlingar och diskussioner med olika fackföreningar under 2019/2020.

Arbetsstagarrepresentanter från de skandinaviska länderna sammanträder med SAS styrelseledamöter. Medarbetarna väljer representanter från enheterna i koncernens skandinaviska verksamhet. SAS medarbetare omfattas av kollektivavtal, med undantag för några få personer såsom specialister och ledande befattningshavare på koncernnivå.

MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER

SAS mångfaldspolicy främjar likabehandling av samtliga medarbetare och platssökande. Vårt arbete med lika möjligheter omfattar att främja mångfald och jämställdhet i alla dess former. Under 2019/2020 var könsfördelningen på SAS 37 % kvinnor och 63 % män.

På SAS finns det traditionellt kvinnodominerade och mansdominerade roller. Piloter (4 % kvinnor), tekniker och personal för flygplansunderhåll (5 % kvinnor) är traditionellt mansdominerade, medan kabinpersonal (78 % kvinnor), inchecknings- och gatepersonal på flygplatserna (63 % kvinnor) typiskt sett är kvinnodominerade.

Per den 31 oktober 2020 bestod SAS koncernledning av 29 % kvinnor, SAS styrelse av 38 % kvinnor och styrelsen för SAS Cargo av 40 % kvinnor.

SAS arbetar aktivt för att främja jämställdhet inom traditionellt könsuppdelade yrken och inom ledningen genom att uppmuntra jämställdhet och mångfald genom vår rekryteringspolicy och årliga kartläggning "People Review". I SAS rekryteringspolicy fastslås att den bästa kandidaten för en viss befattning ska väljas, med SAS mångfaldsmål i åtanke.

Juridiskt kön	Ålder			Summa
	<30	30-49	>50	
Kvinnor	357	1066	1610	3033
Män	463	1700	2947	5110
Summa	820	2766	4557	8143

Utbildning

Under 2019/2020 genomgick SAS medarbetare omkring 350 000 timmars utbildning (exklusive övningstimmar i luften), vilket motsvarar i genomsnitt 43 timmar per medarbetare. Minskningen i antalet timmar berodde på covid-19. Flygande personal, tekniker och operativ markpersonal omfattas av ett antal krav på licenser och kompetens från EU-OPS, och från IATA genom säkerhetsrevisionen IOSA (IATA Operational Safety Audit).

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Företagshälsövård

Vår arbetsmiljöfunktion (HWE), som stödjer hela organisationen, erbjuder vårdtjänster genom interna eller 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. Under covid-19-pandemin har många anställda arbetat hemifrån i enlighet med rekommendationer och karantänsregler från myndigheterna. SAS var väl förberett i fråga om digitala lösningar, men som för många andra företag i samma situation innebar det utmaningar när det gäller arbetsmiljön.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro utgör en väsentlig kostnad för samhället och orsakas av fysiska och psykiska besvär. Våra egna beräknade kostnader för sjukfrånvaro uppgick till omkring 153 (218) MSEK under 2019/2020. SAS arbetar aktivt för att förhindra både kortvarig och långvarig sjukfrånvaro.

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

När det gäller flygande personal har särskilda uppföljningsteam ett nära samarbete med externa specialister på arbetsmiljö och flygmedicin. En tidig kontakt med

medarbetarna och stöd till vård samt rehabiliteringsprogram förkortar sjukdomsperioderna.

När korttidssjukskrivning rapporteras erbjuds medarbetarna medicinsk rådgivning från sjuksköterskor. Vid ofta återkommande korttidssjukskrivning kräver SAS ett läkarutlåtande från första dagen. Tillfälligt byte av arbetsplats och specialscheman erbjuds för bättre och snabbare rehabilitering.

Under 2019/2020 minskade den totala sjukfrånvaron på SAS till 4,2 % (5,7 %). Långtidssjukskrivningar på mer än 14 dagar svarade för 3,0 % (3,8 %) av total sjukfrånvaro på SAS.

Arbetsolyckor

Minskningen under 2019/2020 är främst på grund av en minskad arbetsbelastning, förbättrade processer för systematisk uppföljning, utbildningsverksamhet och förtydligad definition i samarbete med skyddsombud, arbetsledare, HR och säkerhetskommittéer med representanter från anställda och ledning som täcker alla anställda i varje land.

Markttjänster har den högsta frekvensen av arbetsolyckor inom SAS. Exempel på arbetsolyckor är klämskador, fallskador och fordonsrelaterade olyckor i samband med bagagehantering. Antalet arbetsolyckor som leder till frånvaro på SAS var nio under 2019/2020.

**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, partner och leverantörer.

SAS	DK	NO	SE	Summa
Antal medarbetare oktober rapportering räkenskapsåret (antal medarbetare)	2690	2619	2834	8143
Antal kvinnor	922	953	1158	3033
varav kvinnor, %	34	36	41	37
Total sjukfrånvaro, %	3,7	5,2	4,0	4,2
Långtidssjukskrivningar (mer än 14 dagar), %	2,7	3,8	2,6	3,0
Totalt antal arbetsolyckor				
med en dags sjukfrånvaro eller mer	3	5	1	9
Sjukfrånvaro pga. arbetsolyckor per miljon arbetstimmar (H-värde)	0,6	1,3	0,2	0,6

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

VERKSAMHET

AFFÄRSETIK OCH KORRUPTIONSBEKÄMPNING

Vårt tillvägagångssätt är att aktivt ta ställning mot alla former av korruption och beteenden som snedvrider konkurrensen.

SAS uppförandekod, legala policy och policy mot mutor gäller för alla som agerar för SAS koncernens räkning. SAS styrelse har det övergripande ansvaret för att implementera uppförandekoden och övervaka efterlevnaden. Efterlevnaden övervakas genom ledningssystemet och interna revisioner.

Bestämmelser om mutor och andra olämpliga handlingar är särskilt uttalade. Ett exempel är det pågående programmet om efterlevnad av konkurrenslagstiftning som omfattar alla SAS enheter. Programmet tar upp de största riskerna för korruption och medarbetare som är exponerade för korruptionsrisker i sitt dagliga arbete.

HÅLLBARHET I LEVERANTÖRSKEDJAN

Vi har nära 5 000 leverantörer som förser oss med produkter och tjänster. Leverantörskedjan är centrerad kring flygverksamheten och tillhörande tjänster. Här ingår:

- tillverkare av flygplan och motorer
- leverantörer av flygplats- och flygtrafiktjänster
- bränsleleverantörer
- cateringleverantörer
- IT-leverantörer
- leverantörer av tekniskt underhåll
- regionala produktionspartner
- finansiella tjänster

Leverantörerna befinner sig främst i de geografiska områden där SAS linjer flygs. I enlighet med vår operativa modell lägger vi i allt högre grad ut marktkjänster, regionala produktionspartner, kundtjänst och redovisning till externa leverantörer.

Leverantörskedjans ansvar

SAS uppförandekod och SAS inköspolicy omfattar samtliga inköpsaktiviteter inom SAS. Koncernledningen ansvarar för inköspolicyn som ses över årligen. Aktiviteterna följs upp inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad eller kvartal enligt de specifika behoven.

Styrning av leverantörskedjan

Vår etablerade styrmodell tydliggör leverantörskedjans ansvar, risker och förbättringsområden samt hur eventuella avvikelser hanteras. Ansvaret för att kontinuerligt följa upp våra kritiska leverantörer är centraliserat och standardiserat. Alla SAS leverantörer måste uppfylla våra prioriterade krav på hållbarhet och socialt ansvar, vår inköspolicy och de allmänna villkoren i FN:s Global Compact och andra specifika hållbarhetskrav. Hållbarhet lyfts fram som ett värderingskriterium i hela SAS inköpsstyrning.

Kriterierna varierar utifrån typ av vara eller tjänst och var den tillverkas, men det kan handla om energieffektivitet, avfallshantering, kollektivavtal, mänskliga rättigheter, barnarbete m.m. Kriterierna granskas och hantearas i upphandlingsfasen och under avtalsperioden.

Intressentdialog

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

SAS prioriterar nära samarbeten med kunder, myndigheter, leverantörer och flygplatser för att skapa de förhållanden som krävs för att utveckla lösningar för att förbättra hållbarhetsarbetet. Vi har också en dialog med parter som söker kunskap, arbetar för förändring eller stödjer SAS på olika sätt, såsom medarbetare, partner, experter, icke-statliga organisationer, forskare och media.

Vi ser dialog med intressenterna som en möjlighet att ta initiativ till engagemang i relevanta frågor och få input för att ytterligare utveckla SAS kunderbidande och hållbarhetsagenda. I strävan att skapa en större förståelse för flygbranschen deltar vi också i olika bransch- och arbetstagarorganisationer.

En lista över våra intressenter finns på www.sasgroup.net



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.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

PRODUKTANSVAR

Vi tar ansvar för att upprätthålla de högsta standarderna för produktansvar och följer strikta policyer och tillämplig lagstiftning för hälsa och säkerhet, miljöpåverkan, IT-säkerhet och livsmedelssäkerhet. Vi har också ett ansvar att leverera produkter och tjänster som är tillförlitliga och som produceras under rimliga förhållanden. SAS kvalitetspolicy är tillämplig på alla SAS produkter och tjänster, den ses över och granskas årligen av koncernledningen. Aktiviteterna följs upp inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller årligen enligt deras specifika behov.

Flygsäkerhet är mycket strängt reglerat och SAS granskas årligen 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 arbetar ständigt för att övervaka och förbättra punktlighet och regularitet, vilket uppskattas mycket av SAS kunder. Punktlighet är också viktigt för att minska utsläpp.

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

SAS BIDRAR TILL EKONOMISK UTVECKLING

Vår verksamhet gynnar samhället genom att direkt och indirekt skapa ekonomiskt värde och socialt välbefinnande i de länder och lokalsamhällen där vi är verksamma.

Vi bidrar till stora, direkta ekonomiska fördelar som arbetsgivare och som köpare av varor och tjänster. Under 2019/2020 betalade SAS ut löner om totalt 8 252 MSEK, som omfattade sociala avgifter om 1 132 MSEK och pensioner om 859 MSEK. SAS strävar efter att betala marknadsmässiga löner till samtliga medarbetargrupper.

SAS skapar ekonomiskt värde genom att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för att möjliggöra smidiga transporter av passagerare och gods till, från och inom Skandinavien. Flyget betalar kostnaderna för den infrastruktur det behöver för att bedriva verksamhet, såsom flygplatser, flygledning och säkerhet. Under 2019/2020 uppgick dessa kostnader till 3 461 MSEK för Scandinavian Airlines. Av dessa kostnader betalade Scandinavian Airlines 591 MSEK i säkerhetsrelaterade kostnader.

SAMHÄLLSNYTTA

SAS stödjer sociala initiativ som främst är relaterade till vår flygverksamhet. Vissa initiativ under året berodde på den extraordinära situationen som omgav covid-19-pandemin.

Specialflygningar

För att få hem strandsatta medborgare från länder som Peru, Brasilien och Pakistan genomförde SAS specialflygningar för de skandinaviska myndigheternas räkning.

Säkerställa viktig infrastruktur

SAS upprätthöll flygningar som var kritiska för samhället, i samråd med myndigheterna, i synnerhet på inrikeslinjer i Skandinavien.

Luftbroar för viktiga medicinska leveranser

SAS bidrog med transporter via flygfrakt för att få viktiga läkemedel och medicinsk utrustning till Skandinavien under pandemin.

Stöd till samhället

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

Beredskap för flygambulanstransporter

SAS har ett kommersiellt avtal med den svenska regeringen om att göra två specialutrustade Boeing 737 tillgängliga som flygambulanstransporter inom ramen för Svenska nationella ambulansflyget (SNAM) i händelse av en nationell nödsituation. Det finns ett liknande avtal med Norges försvarsmakt enligt vilket SAS ska tillhandahålla ett ombyggt ambulansplan 737-700 för medicinsk evakuering inom 24 timmar och ett andra flygplan inom 48 timmar om nödvändigt.

Julflyget

Varje december sedan 1985 har vi stöttat det norska "Julflyget". Julflyget är en hjälpaktion som genomförs av SAS medarbetare tillsammans med volontärer som under hela året samlar in varor och bidrag från olika partnerföretag och privatpersoner. Vi ställer upp med ett flygplan med fullt operativt stöd medan piloter och besättning ställer upp på sin fritid och bränslet sponsras av en bränsleleverantör. Tyvärr genomfördes ingen flygning i december 2020 på grund av covid-19.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

SAS – U-assist

U-assist är ett ideellt initiativ som startades av SAS medarbetare 1979. Det sköts frivilligt av SAS medarbetare och som en sektion inom den interna SAS Club stöds det av SAS. Huvudfokus är att hjälpa barn i utvecklingsländer till ett bättre liv genom en rad projekt i olika länder. Under 2019/2020, till följd av att skolorna stängde, har U-assist haft fokus på att hjälpa barnen och deras familjer med ett uppsökande program genomfört av lokala medhjälpare som har delat ut matpaket och tvål tillsammans med information om hygien. Omkring 95 % av de pengar som samlas in av U-assist går direkt till projekten och bara 5 % till administration.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

[Om denna rapport](#)

GRI-index

Bestyrkanderapport

OM DENNA RAPPORT

Hållbarhetsrapporteringen i SAS Års- och hållbarhetsredovisningar har granskats av externa parter sedan 1996. Rapporten beskriver företagets viktigaste miljö- och samhällsaspekter under räkenskapsåret 2019/2020 som löper mellan den 1 november 2019 och den 31 oktober 2020.

Års- och hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med GRI Standards, nivå Core. 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 lagstadgad hållbarhetsrapport, som är inkluderad i års- och hållbarhetsredovisningen 2019/2020, fristående från förvaltningsberättelsen, på sidorna 116-137. Revisorns yttrande om årsredovisningen återfinns på sidan 138-139.

Års- och hållbarhetsredovisningen är en viktig del i vårt åtagande att ha en öppen kommunikation med intressenterna. 2019 års väsentlighetsanalys granskades och uppdaterades 2020 och "hållbarhetskommunikation" betecknas fortfarande som ett mycket viktigt område för SAS och dess intressenter.

SAS-koncernen benämns i hållbarhetsrapporten som SAS.

Extern översiktlig granskning: väsentlig hållbarhetsinformation och EU-ETS

All väsentlig hållbarhetsinformation i Års- och hållbarhetsredovisningen 2019/2020 har granskats av KPMG. Revisorns bestyrkanderapport finns på sidan 138-139.

KPMG har verifierat de rapporterade systemen avseende CORSIA och EU:s system för handel med utsläppsrätter för flygningar med SK-flightnummer.

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 2020. 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 sidorna 118 och 119 för mer information om vår syn på de globala målen.

Exempel på organisationer som rör hållbarhetsfrågor där SAS är medlem:

- Medlem i 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.
- Medlem i IATA och deltagare i IATA:s miljökommitté.
- Aktiv i den nordiska arbetsgruppen för miljöfrågor inom flyget (N-ALM).
- Medlem i Star Alliance, världens största flygbolagsnätverk.
- Deltagande i tre nationella branschorganisationer: NHO Luftfart i Norge, Föreningen Svenskt Flyg i Sverige och Dansk Industri i Danmark.

Redovisningsprinciper för hållbarhetsrapportering 2019/2020

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

För 2019/2020 rapporterar SAS sina generella hållbarhetsresultat uppdelat i följande segment:

- Scandinavian Airlines omfattar all verksamhet inom SAS konsortiet, inklusive SAS Cargo Group (SCG).
- SAS Ground Handling (SGH).

KONTAKTUPPGIFTER

Lars Andersen Resare
Hållbarhetschef
+46 70 997 23 46
lars.andersen@sas.se

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

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.
- 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 48.

Uppföljning av hållbarhetsrelaterade data

Vi följer löpande upp relevanta nyckeltal för hållbarhet. SAS använder olika delar av Lean-metodik 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.

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. Hållbarhetsrapporten godkänns av SAS styrelse och SAS koncernledning för publiceringen. SAS styrelse överlämnade års- och hållbarhetsredovisningen för 2017/2018 i januari 2020.

Begränsningar

Huvudprincipen för hållbarhetsrapportering är att alla enheter och företag som kontrolleras av SAS redovisas. Det innebär att hållbarhetsrelaterade 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 betalande passagerare avses, medan i hållbarhetsrapporten används passagerarkilometer (PK) där samtliga passagerare (även ej betalande) 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 stor-cirkelmetoden (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.
- Bränsledensitet (kg per liter):
 - Jet A/A-1¹: Faktiskt densitet eller 0,8
 - Diesel: 0,84
 - Bensin: 0,73
 - Eldningsolja: 0,84
- CO₂-faktor (per viktenhet bränsle):
 - Jet A/A-1¹: 3,15
 - Diesel: 3,17
 - Bensin: 3,12
 - Eldningsolja: 3,17
 - El: 125,5 (gram/kWh baserat på nordisk energimix)

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

[Om denna rapport](#)

GRI-index

Bestyrkanderapport

- 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_x), faktorer (per viktenhet bränsle):
 - Jet A/A-1² Mellan 0,00694 och 0,0193²

1) Bränsledensitet och CO₂-faktor för Jet A/A-1 beräknas enligt godkänd MRV-plan.
2) 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 frakttransport.

Passagerarnas totala bränsleförbrukning	=	(Passagerarnas totalvikt/ totalvikt) x Total bränsleförbrukning
Där totalvikt	=	Passagerarnas totalvikt + Totalvikt för frakt/cargo
Passagerarnas totalvikt (kg)	=	(Antal säten x 50 kg) + (Antal passagerare x 100 kg)

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:

Arbetsolyckor (H-värde)

Frekvens för arbetsolyckor (H-värde) beräknas med hjälp av följande formel:

Antal arbetsolyckor med lägst
en dags frånvaro x 1 000 000
Totalt antal utförda arbetstimmar per år

Antal anställda

I rapporten 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.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

[GRI-index](#)

Bestyrkanderapport

GRI-INDEX

GRI Standards	Upplysning	Sidnummer och/eller URL(er)	Avsteg
	GENERELLA UPPLYSNINGAR		
GRI 102: Generella standardupplysningar 2016	102-1 Organisationens namn	Sidan 30	
	102-2 Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	Sidan 4	
	102-3 Lokalisering av huvudkontoret	Sidan 30	
	102-4 Länder där organisationen är verksam	Sidorna 4 och 148	
	102-5 Ägarstruktur och juridisk form	Sidan 48	
	102-6 Marknadsnärvaro	Sidorna 4 och 148	
	102-7 Organisationens storlek	Sidorna 66, 78 och 148	
	102-8 Information om anställda och andra medarbetare	Sidorna 127-128 och www.sasgroup.net	
	102-9 Leverantörskedjan	Sidan 129	
	102-10 Väsentliga förändringar i organisationen och dess leverantörskedja	Sidorna 7-8	
	102-11 Försiktighetsprincipens tillämpning	Sidorna 39-46 och 119	
	102-12 Externa initiativ	Sidan 133	
	102-13 Medlemskap i organisationer	Sidan 133	
	102-14 Kommentar från senior beslutsfattare	Sidorna 9-11	
	102-15 Huvudsaklig påverkan, risker och möjligheter	Sidorna 39-46 och 119	
	102-16 Värderingar, principer, standarder och normer gällande uppförande	Sidorna 4 och 118	
	102-18 Organisation för styrning	Sidan 48	
	102-40 Lista på intressentgrupper	Sidan 129 och www.sasgroup.net	
	102-41 Överenskommelser om kollektiva förhandlingar	Sidan 127	
	102-42 Identifiering och urval av intressenter	Sidan 129 och www.sasgroup.net	
	102-43 Metoder för samarbeten med intressenter	Sidan 129 och www.sasgroup.net	
	102-44 Viktiga frågor och angelägenheter som lyfts fram	Sidorna 118 och 132	
	102-45 Enheter inkluderade i den konsoliderade finansiella redovisningen	Sidorna 4, 48 och 132-133	
	102-46 Fastställning av redovisningens innehåll och ämnesbegränsningar	Sidorna 132-133	
	102-47 Lista på väsentliga frågor	Sidan 118	
	102-48 Förändrad information	N/A	
	102-49 Ändrade redovisningsprinciper	Sidan 132	
	102-50 Redovisningsperiod	Sidorna 30 och 132	
	102-51 Datum för senaste redovisning	Sidan 133	
	102-52 Redovisningscykel	Sidorna 30 och 132	
	102-53 Kontaktperson för frågor gällande redovisningen	Sidorna 132 och 147	
	102-54 Uttalande om att redovisningen följer GRI Standards	Sidan 132	
	102-55 GRI-index	Sidorna 135-137	
	102-56 Externt bestyrkande	Sidorna 138-139	

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

[GRI-index](#)

Bestyrkanderapport

GRI Standards	Upplysning	Sidnummer och/eller URL(er)	Avsteg
ANTI-KORRUPTION			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidan 119
GRI 205: Anti-korruption 2016	205-1	Verksamheter utvärderade gällande risker relaterade till korruption	Sidorna 39, 42-43, 119 och 129
KONKURRENSBEGRÄNSANDE BETEENDE			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidan 119
GRI 206: Konkurrensbegränsande beteende 2016	206-1	Legala fall gällande konkurrensbegränsande praxis, konkurrenslagstiftning och dominerande marknadsställning	Sidorna 39, 42-43, 119 och 129
UTSLÄPP			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119-120
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119-120
GRI 305: Utsläpp 2016	305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	Sidorna 121 och 132-133
	305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)	Sidorna 124 och 132-133
	305-4	Utsläppsintensitet av växthusgaser	Sidorna 121 och 132-133
	305-7	Kväveoxider (NOx), svaveldioxid (SOx) samt andra väsentliga utsläpp till luft	Sidorna 121 och 132-133
AVFALL			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119, 125 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidan 119
GRI 306: Avfall 2016	306-2	Avfall per typ och hanteringsmetod	Page 125
BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN MILJÖKRITERIER			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 129-130
GRI 308: Bedömning av leverantörer utifrån miljökriterier 2016	308-1	Nya leverantörer som granskats efter miljökriterier	Sidorna 129-130
HÄLSA OCH SÄKERHET			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 127-128
GRI 403: Hälsa och säkerhet 2016	403-1	Arbetstagarrepresentation i formella gemensamma kommittéer för hälsa och säkerhet	Sidorna 127-128
	403-2	Typer av skador och skadefrekvens, yrkessjukdomar, förlorade arbetsdagar och frånvaro samt antal arbetsrelaterade dödsfall	Sidorna 127-128

Rapporteras ej efter kön. Inga dödsfall.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

[GRI-index](#)

Bestyrkanderapport

GRI Standards	Uppllysning	Sidnummer och/eller URL(er)	Avsteg
TRÄNING OCH UTBILDNING			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119, 127 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 127-128
GRI 404: Träning och utbildning 2016	404-1	Genomsnittlig utbildning i timmar per år och anställd	Sidan 127
MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 127-128
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 129
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter 2016	405-1	Mångfald i ledningar och bland medarbetare	Sidorna 59-62 och 127
BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN SOCIALA KRITERIER			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidan 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 129-130
GRI 414: Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier 2016	414-1	Nya leverantörer som granskats med avseende på sociala kriterier	Sidorna 129-130
KUNDENS HÄLSA OCH SÄKERHET			
GRI 103: Management approach 2016	103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	Sidorna 21-22, 117-118 och 132-133
	103-2	Hållbarhetsstyrning och dess komponenter	Sidorna 119 och 129
	103-3	Utvärdering av hållbarhetsstyrningen	Sidorna 119 och 129
GRI 416: Kundens hälsa och säkerhet 2016	416-1	Bedömning av produkt- och tjänstekategoriernas hälso- och säkerhetseffekter	Sidan 130

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

[Bestyrkanderapport](#)

BESTYRKANDERAPPORT

REVISORS RAPPORT ÖVER ÖVERSIKTLIG GRANSKNING AV SAS AB (PUBL) HÅLLBARHETS RAPPORT OCH YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE HÅLLBARHETS RAPPORTEN

Till SAS AB, org. nr 556606-8499

INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören för SAS AB (publ) att översiktligt granska SAS AB (publ) hållbarhetsrapport för räkenskapsåret 2019-11-01 – 2020-10-31. SAS AB har definierat hållbarhetsrapportens omfattning som även utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidan 2.

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 132 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. 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 revisionsred i Sverige har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) 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 revisorsred 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.

HÅLLBARHETSNOTER

Hållbarhet

Miljö

Medarbetare

Verksamhet

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

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 1 februari 2021

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman
Specialistmedlem i FAR



ÖVRIGT

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

OPERATIONELLA NYCKELTAL

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2017–2018 Nov–okt	2016–2017 Nov–okt	2015–2016 Nov–okt	2014–2015 Nov–okt	2013–2014 Nov–okt	2013 Jan–okt	2012	2011
Ekonomisk tioårsöversikt										
Definitioner										
Aktieägarinformation										
Destinationer										
Passagerartrafikrelaterade nyckeltal										
Antal beflugna destinationer, linjetrafik	121	127	125	123	118	119	125	150	136	128
Antal flygningar, linjetrafik	149 608	287 969	291 908	298 100	297 481	293 898	294 679	402 460	338 870	396 134
Antal passagerare, totalt (000) ¹	12 610	29 761	30 082	30 065	29 449	28 884	29 408	30 436	25 916	28 990
Antal passagerare, linjetrafik (000)	12 315	28 451	28 794	28 625	27 738	26 941	27 061	28 057	23 979	27 206
Offererade säteskm, totalt (milj.) ¹	23 365	52 371	52 781	52 217	48 620	44 289	45 158	44 629	36 126	40 953
Offererade säteskm, linjetrafik (milj.)	22 357	48 471	49 023	48 303	44 956	40 877	40 971	40 583	32 813	37 003
Betalda passagerarkm, totalt (milj.) ¹	14 127	39 375	39 946	40 078	36 940	33 781	34 714	33 451	27 702	30 668
Betalda passagerarkm, linjetrafik (milj.)	13 259	35 825	36 496	36 360	33 508	30 561	30 686	29 650	24 746	27 174
Kabinfaktor, totalt (%) ¹	60,5	75,2	75,7	76,8	76,0	76,3	76,9	75,0	76,7	74,9
Viktrelaterade nyckeltal										
Offererade tonkm, ATK, totalt (milj. tonkm)	3 052	6 797	6 859	6 746	6 179	5 553	5 617	5 527	4 475	5 089
Offererade tonkm, linjetrafik (milj. tonkm)	2 436	6 302	6 372	6 251	5 741	5 132	5 119	5 042	4 098	4 604
Offererade tonkm, övrigt (milj. tonkm)	616	495	487	495	437	421	498	485	377	485
Betalda tonkm, RTK, totalt (milj. tonkm)	1 649	4 645	4 808	4 819	4 404	3 989	4 067	3 930	3 201	3 555
Passagerare och överviktsbagage (milj. tonkm)	1 401	3 907	3 964	3 976	3 666	3 354	3 446	3 308	2 733	3 018
Total lastfaktor, totalt (%)	54,0	68,4	70,1	71,4	71,3	71,8	72,4	71,1	71,5	69,9
Trafikintäkt/betald tonkm (SEK)	24,48	8,68	8,40	7,99	8,11	8,92	8,34	9,53	9,94	10,23
Nyckeltal för kostnader och effektivitet										
Enhetskostnad	1,15	0,78	0,72	0,69	0,70	0,79	0,75	0,80	0,81	0,86
Betald flygbränslekostnad inkl hedging, snitt (USD/ton)	1 017	750	675	566	583	757	978	1 093	1 116	970
Intäktrelaterade nyckeltal										
Passagerarintäkt/betald passagerarkm, linjetrafik, yield (SEK)	1,05	0,97	0,93	0,90	0,91	1,00	0,94	1,07	1,09	1,12
Passagerarintäkt/offererade säteskm, linjetrafik, (SEK)	0,62	0,73	0,70	0,68	0,68	0,75	0,70	0,78	0,82	0,82

¹) 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 145.

Fortsättning Operationella nyckeltal

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

Ekonomisk
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

	2019–2020 Nov–okt	2018–2019 Nov–okt	2017–2018 Nov–okt	2016–2017 Nov–okt	2015–2016 Nov–okt	2014–2015 Nov–okt	2013–2014 Nov–okt	2013 Jan–okt	2012	2011
Miljönyckeltal										
CO ₂ , gram/passagerarkm ¹	111	95	95	96	99	101	100	104	118	122
CO ₂ , gram/offerade säteskm, totalt	59	62	63	65	67	69	70	70	69	74
Scandinavian Airlines specifika nyckeltal										
Marknadsandel, till, från och inom Skandinavien, (%)	36	32	32	31	31	32	33	32	33	33
Yield, valutajusterad förändring, (%)	8,6	3,2	1,6	-2,9	-7,7	4,0	-7,4	-0,4	-1,0	-2,0
PASK, valutajusterad förändring, (%) ²	-12,8	2,5	0,5	-1,9	-8,0	3,8	-5,8	-3,2	1,1	-1,3
Total enhetskostnad, förändring, (%)	46,4	7,7	2,2	-3,5	-11,1	-3,8	-2,2	-6,0	-0,1	2,0
Antal dagliga avgångar, linjetrafik, årligt snitt	405	789	800	817	813	805	807	791	773	683
Antal flygplan i trafik ³	135	158	157	158	156	151	156	151	156	157
Flygplan, blocktimmar/dag	6,9	9,3	9,6	9,6	9,3	8,8	9,0	8,7	8,2	8,1
Piloter, heltidstjänster	989	1 285	1 273	1 345	1 300	1 228	1 396	1 413	1 328	1 304
Piloter, blocktimmar/år	377	637	687	686	681	688	685	665	659	650
Piloter, personalkostnad, MSEK ⁴	2 301	2 536	2 580	2 435	2 489	2 370	2 459	2 584	2 979	2 826
Kabinpersonal, heltidstjänster	1 183	2 516	2 522	2 635	2 574	2 325	2 564	2 607	2 613	2 528
Kabinpersonal, blocktimmar	530	734	771	777	759	762	762	721	674	660
Kabinpersonal, personalkostnad, MSEK ⁴	1 185	1 738	1 767	1 613	1 647	1 546	1 587	1 769	2 087	2 076
Regularitet, (%)	98,8	97,5	98,0	98,9	98,4	98,7	99,0	98,8	99,0	98,5
Punktlighet, (%) inom 15 min	87,9	80,3	77,7	83,6	83,9	87,9	88,4	86,2	89,4	88,9
Kundnöjdhet, CSI	73 ⁵	72	70	72	73	74	72	71	72	72

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) Mätperiod från November 2019 till Februari 2020.

Definitioner och begrepp se sid 145.

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

**Ekonomisk
tioårsöversikt**

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

EKONOMISK TIOÅRSÖVERSIKT

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Resultaträkningar, MSEK										
Intäkter	20 513	46 736	44 718	42 654	39 459	39 650	38 006	42 182	35 986	41 412
Rörelseresultat före avskrivningar	-2 736	2 988	3 783	2 844	2 962	2 877	1 576	3 647	955	3 019
Avskrivningar och nedskrivningar	-6 822	-1 924	-1 763	-1 635	-1 367	-1 446	-1 443	-1 658	-1 426	-2 413
Resultatandelar i intresseföretag	7	-10	35	4	39	37	30	25	32	28
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	0	-4	-21	-7	-	6	700	400	-
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och slots-par	2	112	479	995	265	777	-16	-118	-247	12
Finansiella intäkter	806	172	129	148	91	124	102	50	96	224
Finansiella kostnader	-1 408	-544	-609	-611	-553	-632	-1 130	-999	-1 055	-1 030
Resultat före skatt, EBT	-10 151	794	2 050	1 725	1 431	1 417	-918	1 648	-1 245	-1 629
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-8 619	786	2 136	1 951	939	1 174	-697	919	23	94
Balansräkningar, MSEK										
Anläggningstillgångar	45 101	22 281	21 127	20 252	19 319	18 512	18 291	18 600	29 692	29 883
Omsättningstillgångar, exklusive likvida medel	2 101	2 968	3 316	3 467	4 065	3 556	3 617	3 462	4 273	5 494
Likvida medel	10 231	8 763	9 756	8 836	8 370	8 198	7 417	4 751	2 789	3 808
Eget kapital	10 490	5 372	7 268	8 058	6 026	6 339	4 907	3 226	11 156	12 433
Långfristiga skulder	28 321	13 525	12 011	9 363	9 822	10 275	10 384	10 173	12 111	13 889
Kortfristiga skulder	18 622	15 115	14 920	15 134	15 906	13 652	14 034	13 414	13 487	12 863
Balansomslutning	57 433	34 012	34 199	32 555	31 754	30 266	29 325	26 813	36 754	39 185
Kassaflödesanalyser, MSEK										
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-5 111	3 318	4 559	2 443	3 663	3 036	1 096	1 028	2 562	-482
Investeringar	-7 622	-6 207	-6 840	-7 315	-5 960	-4 306	-2 113	-1 877	-2 595	-2 041
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	370	1 627	4 161	7 228	3 345	3 193	1 632	1 644	1 976	517
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-12 363	-1 262	1 880	2 356	1 048	1 923	615	795	1 943	-2 006
Nyemission hybridobligationer	6 000	1 474	-	-	-	-	-	-	-	-
Nyemission aktier	5 910	-	1 223	-	-	-	3 500	-	-	-
Upptagande lån	11 210	2 292	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortering	-7 602	-2 362	-	-	-	-	-	-	-	-
Inlösen av preferensaktier	0	-1 112	-2 579	-	-	-	-	-	-	-
Utdelning	0	-26	-228	-350	-350	-350	-175	-	-	-

Fortsättning Ekonomisk tioårsöversikt

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

Ekonomisk
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Extern finansiering, netto	-1 683	3	621	-1 537	-530	-787	-1 275	1 171	-2 961	763
Årets kassaflöde	1 472	-993	917	469	168	786	2 665	1 966	-1 018	-1 243
Finansiella nyckeltal och finansiella mått²										
EBIT-marginal, %	-46,6	2,5	5,7	5,1	4,8	5,6	0,4	6,2	-0,8	1,6
Avkastning på eget kapital, %	-427	14	22	18	24	18	-15	457	-25	-12
Avkastning på investerat kapital, % ⁴	-27	8	14	13	12	14	4	18	-1	4
Finansiell nettoskuld/EBITDA ⁴	-9,2x	3,7x	2,7x	3,1x	3,2x	3,0x	4,2x	3,2x	6,5x	3,0x
Finansiell beredskap, % ⁴	67	38	42	37	41	40	37	26	31	33
Soliditet, %	18	16	21	25	19	21	17	12	30	32
Justerad soliditet, %	n/a	9	13	15	12	13	11	8	24	26
Finansiell nettoskuld, MSEK	18 899	328	-2 432	-2 799	-1 166	-726	1 102	4 567	6 549	7 017
Skuldsättningsgrad	1,8	0,06	-0,33	-0,35	-0,19	-0,11	0,22	1,42	0,59	0,56
Justerad skuldsättningsgrad	n/a	4,70	2,70	2,28	3,08	2,65	3,14	5,13	1,54	1,33
Räntekostnader/genomsnittlig bruttoskuld, %	3,5	4,3	6,4	6,6	5,4	5,6	7,4	7,6	8,1	7,3
Räntetäckningsgrad	-6,7	2,5	4,4	3,8	3,6	3,2	0,2	2,6	-1,6	-0,6

1) Som följd av att koncernens räkenskapsår ändrats till perioden 1 november–31 oktober är räkenskapsåret 2012 förkortat till perioden 1 januari–31 oktober. Avkastningsbaserade nyckeltal är beräknade med 12 månaders resultatposter.

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

3) Nyckeltal för 2020 är inklusive IFRS16. Nyckeltalen från föregående år bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS16 och har inte räknats om.

4) Nyckeltalen har beräknats i enlighet med en annan definition per 31 oktober 2020. Tidigare års nyckeltal har inte räknats om.

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 leasing-åtaganden för flygplan beaktas.

Definitioner och begrepp, se sid 145-146.

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

Ekonomisk
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

DEFINITIONER

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.

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.

Bloctimmor – 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.

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

EBITDA-marginal – EBITDA dividerat med intäkterna.

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

EBITDAR-marginal – EBITDAR dividerat med intäkterna.

EBT – Resultat före skatt.

EES – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

Enhetsintäkt – Se PASK.

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

Finansiell beredskap – Likvida medel, samt utnyttjade kreditfaciliteter med en löptid på minst tre månader, i relation till fasta kostnader och finansnetto, exklusive valutakursförändringar på leasing- skulder. I nyckeltalet definieras fasta

kostnader som personalkostnader och övriga externa kostnader under de senaste 12 månaderna.

Finansiell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandard IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

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

FTE – Full Time Equivalent, heltidstjänster.

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 %.

Justerad skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld plus kapitaliserade leasingkostnader, netto (*7) i relation till eget kapital.

Justerad soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning plus kapitaliserade leasingkostnader, netto (*7).

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.

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

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

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

LCC – Low Cost Carrier. Lågst kostnadsbolag.

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 den nya redovisningsstandard IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den

tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. Se mer information i not 1.

Offererade säteskilometer – Se ASK.

Offererade tonkilometer – Se ATK.

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

PASK (Enhetsintäkt) – Passagerarintäkter dividerat med ASK (reguljär).

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

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

Regularitet – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

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

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

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

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

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

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

Skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

Soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning.

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

Total kabinfaktor – RTK dividerat med ATK.

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

Wet lease-avtal – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

Yield – Passagerarintäkter dividerat med RPK (scheduled).

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

Ekonomisk
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

Destinationer

HÅLLBARHETSDEFINITIONER

Arbetsolycka – är skador som medarbetare räkar 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 storkirkeldistansen flugen för alla genomförda flygningar.

CDP – är en ideell välgörenhetsorganisation som har ett globalt informations-system 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.

CO₂ – koldioxid (se definition).

CO₂ 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

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

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 (CO₂) – 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, föräldraledighet och långtidssjuk-skrivning. 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 klimateffektivitet 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 storkirkeldistansen 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 km² 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

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. Under året har SAS genomfört ett antal internationella roadshows och deltagit i ett flertal kapitalmarknadsaktiviteter. Företaget har också hållit regelbundna analytikerträffar.

Analytiker som regelbundet följer SAS

DNB	Ole Martin Westgaard
HSBC	Andrew Lobbenberg och Achal Kumar
Nordea	Hans-Erik Jacobsen
Pareto Securities	Kenneth Sivertsen
Sparebank 1 Markets	Lars-Daniel Westby
Sydbank	Jacob Pedersen



IR-kontakt

Michel Fischier, Vice President Investor Relations

Tel: +46 70 997 0673

E-post: investor.relations@sas.se

Produktion: SAS och Narva. Form: Narva i samarbete med Bold. Foto: Adam Falk/Söderberg Agentur, Alexandra Lindgren Kaoukji, Anna Svensson, Bildinstitutet, Britta Eriksson, Carl Hjelte, Daniel Ohlsson, Dominik Schröder – Unsplash, Erika Gerdemark, Getty Images, Karl Nordlund, Magnus Länje, Maja Johansson, Peter Westrup, Robert Nygren, Sandra Cederling, Åkestam Holst, SAS.

ÅRSSTÄMMA 2021

DELTA PÅ ÅRSSTÄMMAN

SAS årsstämma äger rum den 17 mars 2021 som en poströstningsstämma.

Den som önskar delta i årsstämman ska anmäla sig genom att på förhand avge sin poströst. Detaljer om anmälningsförfarandet framgår av kallelsen till årsstämman.

UTSKICK AV KALLESEN OCH ANMÄLAN

- Kallelsen planeras att offentliggöras den 9 februari 2021.
- Sista anmälningsdag genom att avge poströst: 16 mars 2021.

FINANSIELL KALENDER

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

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

För mer information se www.sasgroup.net.

ÅRSREDOVISNING

SAS årsredovisningar och annan finansiell information finns tillgänglig på engelska och svenska på www.sasgroup.net.

ÖVRIGT

Operationella nyckeltal

Ekonomisk
tioårsöversikt

Definitioner

Aktieägarinformation

[Destinationer](#)

SAS DESTINATIONER

- Baser
- Destinationer

