

### ÖKAD EFTERFRÅGAN OCH FRAMSTEG MED SAS FORWARD. KVARTALET HAR DOCK PÅVERKATS NEGATIVT AV UTMANINGAR MED ATT ÖKA PRODUKTIONEN SAMT EN PILOTSTREJK



#### NYCKELTAL – TREDJE KVARTALET 2022

**+115 %**

Totala intäkter vs föregående år

**+101 %**

Totala rörelsekostnader vs föregående år

**+143 %**

Passagerare totalt vs föregående år

#### MAJ 2022–JULI 2022

- Intäkter: 8 580 (3 982) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -1 991 (-1 334) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -2 081 (-1 213) MSEK
- Periodens resultat: -1 848 (-1 336) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,25 (-0,18) SEK

#### VIKTIGA HÄNDELSE UNDER KVARTALET

- Eftereffekterna av covid-19-pandemin har lett till att stora delar av flygindustrin har svårigheter med återuppbyggnaden av verksamheten. Detta har lett till att SAS har minskat sommarprogrammet med 4 000 av totalt 75 000 flygningar
- SAS Scandinavias pilotföreningar strejkade mellan den 4-19 juli. Ungefär 4 000 flyg ställdes in och fler än 380 000 passagerare berördes av strejken
- Den 5 juli inleddes en frivillig chapter 11 process i USA för att påskynda transformationsarbetet i SAS FORWARD planen förväntas leda till ett finansiellt stabilt och lönsamt flygbolag

#### VIKTIGA HÄNDELSE EFTER KVARTALET

- I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP), om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. Avtalet förväntas godkännas av amerikanska domstolen i mitten av september

#### NOVEMBER 2021–JULI 2022

- Intäkter: 21 173 (8 196) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -6 145 (-5 580) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -6 315 (-5 471) MSEK
- Periodens resultat: -5 810 (-5 779) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,80 (-0,81) SEK

#### FINANSIELL SAMMANFATTNING<sup>1</sup>

MSEK, om inget annat anges	Kv3		Kv1-Kv3	
	Maj-Jul 2022	Maj-Jul 2021	Nov-Jul 2021–2022	Nov-Jul 2020–2021
Intäkter	8 580	3 982	21 173	8 196
Rörelseresultat (EBIT)	-1 148	-852	-3 240	-5 020
EBIT-marginal	-13,4%	-21,4%	-15,3%	-61,2%
Resultat före skatt (EBT)	-1 991	-1 334	-6 145	-5 580
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 081	-1 213	-6 315	-5 471
Periodens resultat	-1 848	-1 336	-5 810	-5 779
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-992	539	1 353	-5 810

	31 jul 2022	31 okt 2021	31 jul 2021
Avkastning på investerat kapital	-9%	-13 %	-19%
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	34	n/a	n/a
Finansiell beredskap	34%	60 %	63%
Soliditet	2%	12 %	13%
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,80	-0,94	-0,81

<sup>1)</sup> Nyckeltal per 31 juli 2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Louise Bergström den 26 augusti 2022 kl. 08:00 CET.

# VD-ORD

SAS resultat påverkades kraftigt av den 15 dagar långa pilotstrejken den 4–19 juli, vilken skapade trafikstörningar och resulterade i cirka 4 000 inställda flyg som påverkade mer än 380 000 passagerare. Jag ber verkligen om ursäkt till alla våra kunder och samarbetspartners som drabbades av trafikstörningarna.

Det var överlag en stabil underliggande efterfrågan på resor under sommarkvartalet och SAS upplevde att allt fler passagerare ville ut och resa när restriktionerna lättade runt om i världen. Helhetsresultatet för kvartalet påverkades emellertid av några väsentliga händelser. Först och främst hade den 15 dagar långa pilotstrejken i juli en stor påverkan på resultatet. Dessutom upplevde vi stora operationella störningar under kvartalet som drabbade hela flygbranschen. Slutligen lämnade SAS den 5 juli in en frivillig ansökan om att inleda ett chapter 11-förfarande i USA gällande finansiell rekonstruktion. Syftet med chapter 11-processen är att påskynda genomförandet av vår transformationsplan, SAS FORWARD, och i slutändan göra bolaget finansiellt starkt, lönsamt och mer konkurrenskraftigt.

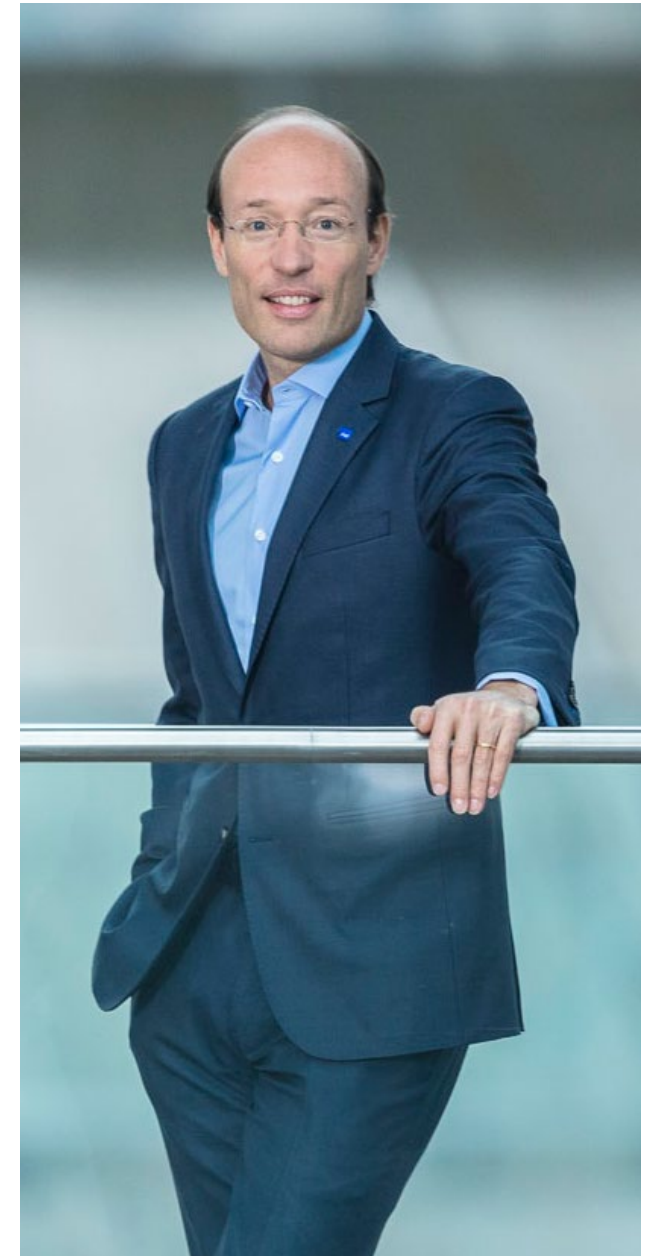
SAS säkrade efter kvartalets slut 700 miljoner USD i debitor-in-possession-finansiering (DIP) från Apollo Global Management. En betydande bryggfinansiering som ger oss en stark finansiell ställning för att fortsätta vår verksamhet under chapter 11-processen.

## KVARTALSRESULTAT

Under tredje kvartalet såg vi en fortsatt ökad efterfrågan. Det blev ännu ett kvartal med det högsta antalet passagerare sedan pandemin startade. Jämfört med föregående kvartal ökade antalet passagerare som flög med SAS med 30% och kabinfaktorn nådde cirka 78%, en uppgång med 11 procentenheter. Vår kapacitet ökade med 27% jämfört med andra kvartalet. Omvandlingen av SAS måste fortsätta, som en anpassning till den nya marknadssituationen. Detta för att bolaget ska vara flexibelt, konkurrenskraftigt och finansiellt starkt på lång sikt. Resultatet före skatt

slutade på -2,0 miljarder SEK, vilket är en nedgång med 0,4 miljarder SEK från föregående kvartal, eller en nedgång med 0,7 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år. Detta berodde framförallt på den 15 dagar långa pilotstrejken.

SAS behåller fokus på kostnadsbesparingar i hela bolaget. De totala rörelsekostnaderna under kvartalet slutade på 9,7 miljarder SEK och de totala rörelseintäkterna landade på 8,6 miljarder SEK för kvartalet. De totala intäkterna ökade med 22% jämfört med andra kvartalet, en förbättring med omkring 4,6 miljarder



Anko van der Werff, vd och koncernchef

SEK jämfört med föregående år, men fortfarande 37% lägre än tredje kvartalet 2019, som var opåverkat av covid-19.

Likviditeten i slutet av kvartalet uppgick till 6,1 miljarder SEK. Operativt kassaflöde uppgick till ett kassautflöde om 1,0 miljard SEK under kvartalet, jämfört med ett kassainflöde om 0,5 miljard SEK under motsvarande period föregående år.

### **PILOTSTREJKEN AVSLUTADES MED ETT NYTT PILOTAVTAL SOM GER STABILITET**

SAS resultat påverkades kraftigt av den 15 dagar långa pilotstrejken den 4–19 juli, vilken skapade trafikstörningar och resulterade i cirka 4 000 inställda flyg som påverkade mer än 380 000 passagerare.

Som tidigare meddelats uppgick den uppskattade strejkeffekten till cirka 100–130 miljoner SEK per dag (9,5–12,5 miljoner USD) i uteblivna intäkter före skatt. Hittills uppgår kostnaderna för strejken till 1,4 miljarder SEK (135 miljoner USD). Återigen ber jag om ursäkt till alla våra kunder och samarbetspartners som drabbats av trafikstörningar i denna extraordinära situation.

Förhandlingarna resulterade i att SAS och SAS Scandinavias pilotföreningar nådde en överenskommelse om nya kollektivavtal som gäller i 5,5 år. SAS planerar att erbjuda de 450, tidigare uppsagda piloterna återanställning, i takt med den framtida tillväxten i närtid. Avtalen innebär en bättre flexibilitet och produktivitet av personalen samt kostnadsbesparingar i linje med de mål som satts upp i planen SAS FORWARD gällande piloternas anställningsvillkor. Avtalet tar SAS

ett steg framåt på vägen mot att uppnå årliga kostnadsbesparingar om 7,5 miljarder SEK.

### **TRANSFORMATIONSPLANEN – UPPDATERING OM SAS FRAMSTEG**

SAS FORWARD är en omfattande transformationsplan som lanserades i slutet av februari samband med första kvartalsrapporten för 2022, för att säkerställa SAS långsiktiga konkurrenskraft i den globala flygbranschen. Planen syftar till att stärka vår finansiella ställning och uppnå en hållbar kostnadsstruktur med årliga kostnadsbesparingar om cirka 7,5 miljarder SEK. Som en del av SAS FORWARD planerar vi att också ta in 9,5 miljarder SEK i nytt eget kapital och omvandla mer än 20 miljarder SEK i skulder till aktiekapital. Den förväntade konverteringen av skuld till aktiekapital och nytt eget kapital, som är en del av SAS FORWARD, kommer att medföra en mycket betydande utspädning för befintliga aktieägare.

SAS har gjort framsteg i denna process och identifierat merparten av de årliga kostnadsbesparingarna på 7,5 miljarder SEK. Vi fortsätter också att investera i digitala resurser och hållbarhetsarbete. Det 5,5-åriga kollektivavtal som slöts mellan SAS och SAS Scandinavias pilotföreningar i juli är också en viktig del av SAS FORWARD. Under kvartalet har SAS också fått stöd för planen från den svenska, danska och norska regeringen. Alla tre parter har meddelat att de kan tänka sig omvandla SAS skulder och hybridobligationer till aktiekapital om alla övriga intressenter också medverkar i SAS FORWARD. Danmark har också meddelat att de potentiellt kan investera nytt kapital, förutsatt att alla intressenter medverkar i SAS FORWARD. Samtidigt återstår det mycket att göra.

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

Efter kvartalets slut säkrade SAS 700 miljoner USD i debitor-in-possession-finansiering (DIP), motsvarande cirka 7,0 miljarder SEK från Apollo Global Management. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för företag som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process. Detta betydande finansieringsåtagande är en viktig milstolpe och ger oss en stark finansiell ställning för att fortsätta vår verksamhet under chapter 11-processen, som förväntas ta totalt 9–12 månader. DIP-finansieringen är föremål för godkännande av den amerikanska domstolen.

### **ETT KRÄVANDE KVARTAL FÖR VÅRA KUNDER**

Under kvartalet har det varit stora utmaningar inom både verksamhet och infrastruktur som har påverkat kunderna, till följd av den starka återhämtningen under sommarsäsongen. Hela flygbranschens ekosystem hade problem att komma igång igen och under sommaren uppstod utmaningar med allt ifrån flygplatskapacitet till markpersonal.

SAS agerade genom att initiera ett antal åtgärder för att försöka skydda kundernas resplaner för sommaren. För att minska belastningen på flygverksamheten minskade vi antalet flygningar så ansvarfullt som möjligt och gjorde allt som stod i vår makt för att minimera störningarna för våra kunder. Vi har återanställt personal i hela verksamheten och utökat vår kundtjänst, och vi utvecklar löpande automatiserade självservice-tjänster för våra passagerare.

### UTVECKLING UNDER SOMMARSÄSONGEN

Biljettförsäljningen inför den viktiga sommarsäsongen var stark, men mattades av i samband med strejken som inleddes i juli. Strejken påverkade den totala biljettförsäljningen under sommaren. Vi kommer nu att fortsätta arbetet med att återuppbygga förtroendet för SAS och ge våra kunder den service som de förväntar sig.

SAS fortsätter att stärka sitt nordamerikanska nätverk och har etablerat direktlinjer till Toronto från Köpenhamn och Stockholm under sommaren. Under den kommande vintersäsongen kommer SAS alla flygrutter till USA, som var öppna före pandemin, att åter vara tillgängliga för våra resenärer.

### FRAMÅTBlick

Vi närmar oss vintersäsongen och vi har en fortsatt försiktig hållning på grund av rådande osäkerheter i världen. Trafiken till och från Asien fortsätter att påverkas av restriktioner relaterade till covid-19 och det geopolitiska läget.

När vi tittar framåt mot nästa sommarsäsong förbereder vi oss vi med en betydande åter- och nyanställning i takt med den förväntade framtida tillväxten och efterfrågan.

I FORWARD planen ligger att fortsatt positionera SAS som en ledare inom hållbart flyg. SAS kommer att fortsätta investera i bränsle-effektiva flygplan, hållbara flygbränslen (SAF), ny teknologi och hållbara produkter och tjänster. År 2025 ska vi ha minskat våra koldioxidutsläpp med minst 25% jämfört med 2005.

Jag är tacksam för det hårda arbete som mina medarbetare på SAS utför, för att säkerställa att vi tar hand om våra kunder på bästa sätt.

Som alltid ser vi fram emot att välkomna våra kunder ombord på våra flygplan.

Anko van der Werff  
Vd och koncernchef  
Stockholm, 26 augusti 2022

# KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV3 2022

MSEK Resultaträkning	Nov-jul 21-22	Nov-jul 20-21	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	21 173	8 196	12 977	263	12 714
Totala rörelsekostnader	-24 413	-13 216	-11 197	-351	-10 846
Rörelseresultat (EBIT)	-3 240	-5 020	1 780	-88	1 868
Resultat före skatt (EBT)	-6 145	-5 580	-565	-2 241	1 676

### Intäkter

Intäkterna uppgick till 21 173 (8 196) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 12 714 MSEK högre än motsvarande period föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion samt ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 240 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 5 696 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 7 197 MSEK. Den lägre yielden gav en negativ effekt om 1 970 MSEK på passagerarintäkterna, orsakat av ett förändrat resemonster.

De valutajusterade fraktintäkterna ökade med 365 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 876 MSEK högre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 1 050 MSEK högre. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till högre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 501 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år. Under tredje kvartalet 2022 redovisades en negativ justering av intäkter och avsättning på 1,1 miljarder SEK för uppskattade kompensationskrav från kunder för inställda flygningar i samband med pilotstrejken i juli månad. Högre intäkter från marktjänster, försäljning av EuroBonus-poäng och andra volymrelaterade intäkter reducerar effekten av detta.

### Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -5 207 (-4 066) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster ökade personalkostnader med 1 073 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på fler anställda samt att föregående år innefattade permitteringsstöd.

Flygbränslekostnader uppgick till -5 670 (-1 337) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 290 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 3 189 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan om 1 078 MSEK. Hedgeeffekter var positiva om 81 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 968 (-793) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 139 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

Övriga externa kostnader uppgick till -8 245 (-3 314) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 4 793 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för hantering, försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt wet-lease. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader ökade med 755 MSEK respektive 745 MSEK, främst till följd av högre volymer. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 341 MSEK till följd av ökade volymer. Wet-lease kostnaden ökade med 944 MSEK (valutajusterad) främst till följd av högre efterfrågan. Övriga externa kostnader i motsvarande period föregående år innefattade ersättning för fasta kostnader om 586 MSEK.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -3 512 (-3 605) MSEK, en minskning med 93 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

### Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -2 905 (-560) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 2 345 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder om 2 159 MSEK, som i år hade en negativ påverkan om 1 805 MSEK jämfört med föregående år som hade en positiv påverkan om 354 MSEK. Se not 5.

**Periodens resultat**

*Rörelseresultatet* uppgick till -3 240 (-5 020) MSEK och resultat före skatt uppgick till -6 145 (-5 580) MSEK. Förbättringen av rörelseresultatet jämfört med motsvarande period föregående år var främst hänförlig till den ökade efterfrågan motverkat av en negativ påverkan från pilotstrejken i juli månad 2022 om netto ca 1,4 miljarder SEK.

*Periodens resultat* uppgick till -5 810 (-5 779) MSEK och periodens skatt till 335 (-199) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkuldena.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 263 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 351 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 88 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 2 153 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en negativ nettopåverkan om 2 241 MSEK på resultatet före skatt.

**Jämförelsestörande poster**

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 170 (-109) MSEK och avser reavinst från försäljning av tre 737-800 flygplan samt sale and leasebacktransaktioner av sex A320 flygplan samt åtta reservmotorer. Föregående års jämförelsestörande post bestod främst av realisationsresultat från försäljning av tre 737-800 samt sale and leasebacktransaktioner av en A350 och tolv motorer.

**RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV3 2022**

MSEK Resultaträkning	Maj-jul 22	Maj-jul 21	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	8 580	3 982	4 598	163	4 435
Totala rörelsekostnader	-9 728	-4 834	-4 894	-272	-4 622
Rörelseresultat (EBIT)	-1 148	-852	-296	-109	-187
Resultat före skatt (EBT)	-1 991	-1 334	-657	-416	-241

**Intäkter**

*Intäkterna* uppgick till 8 580 (3 982) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 435 MSEK högre än motsvarande period föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion och ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 192 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 1 806 MSEK. Den högre kabinfaktor gav en positiv effekt om 2 369 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 533 MSEK på passagerarintäkterna, orsakat av ett förändrat resemönster.

De valutajusterade fraktintäkterna var oförändrade och valutajusterade charterintäkter var 532 MSEK högre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 201 MSEK högre. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till högre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var -1 005 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, främst som en konsekvens av strejken under juli månad 2022. Under tredje kvartalet 2022 redovisades en negativ justering av intäkter och avsättning på 1,1 miljarder SEK för uppskattade kompensationskrav

från kunder för inställda flygningar i samband med pilotstrejken i juli månad.

**Rörelsekostnader**

*Personalkostnader* uppgick till -1 806 (-1 350) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster ökade personalkostnader med 421 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda samt att föregående år innefattade permitteringsstöd.

*Flygbränslekostnader* uppgick till -2 860 (-618) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 298 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 1 401 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan på kostnaderna om 692 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 16 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

*Lufftartsavgifter* uppgick till -777 (-368) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för lufftartsavgifter med 100 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

*Övriga externa kostnader* uppgick till -3 220 (-1 212) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 1 889 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för hantering, försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt wet-lease. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader ökade med 248 MSEK respektive 285 MSEK, främst till följd av högre volym. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 139 MSEK till följd av ökade volym. Wet-lease kostnaden ökade med 414 MSEK (valutajusterad) främst till följd av högre efterfrågan.

*Avskrivningar och nedskrivningar* uppgick till -1 167 (-1 168) MSEK, en minskning med 1 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

### Finansnetto

*Finansiella intäkter och kostnader* uppgick till -843 (-482) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 361 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder som i år hade en negativ påverkan om 448 MSEK jämfört med föregående år som hade en negativ påverkan om 147 MSEK. Se not 5.

### Periodens resultat

*Rörelseresultatet* uppgick till -1 148 (-852) MSEK och resultat före skatt uppgick till -1 991 (-1 334) MSEK. Försämringen av rörelseresultatet jämfört med motsvarande period föregående år var till största delen orsakat av den negativa påverkan från pilotstrejken i juli månad 2022 om netto ca 1,4 miljarder SEK.

*Periodens resultat* uppgick till -1 848 (-1 336) MSEK och periodens skatt till 143 (-2) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkuldena.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 163 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 272 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 109 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 307 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en negativ nettopåverkan om 416 MSEK på resultatet före skatt.

### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 90 (-121) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av tre A320 flygplan samt sex

motorer. Föregående år bestod främst av sale and lease-backtransaktioner av en A350 samt tolv motorer.

### BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING Tillgångar

*Immateriella och materiella anläggningstillgångar* ökade med 1 203 MSEK sedan 31 oktober 2021. I förändringen ingår periodens investeringar om 3 737 MSEK, avskrivningar om -1 086 MSEK, försäljningar om -3 928 MSEK samt övriga effekter om 2 480 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 1 659 MSEK samt leveransbetalningar för sex A320 flygplan. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderade omräkningsdifferenser om cirka +2 600 MSEK.

*Nyttjanderättstillgångar* ökade med 422 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick till 2 812 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för sex A320, en A321LR, en E195 samt åtta reservmotorer. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 26 MSEK och avskrivningar uppgick till -2 426 MSEK. Valutaeffekt uppgick till 10 MSEK.

*Finansiella tillgångar* ökade med 1 722 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

*Uppskjutna skattefordringar* ökade med 180 MSEK, ökningen är främst hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkuldena. Inga underskott är aktiverade under de första nio månaderna.

*Kortfristiga fordringar* ökade med 1 610 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till ökade depositioner och högre kundfordringar motverkat av erhållit statligt stöd avseende föregående års räkenskapsår.

*Likvida medel* uppgick till 6 148 (4 268) MSEK per 31 juli 2022. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 0 (2 969) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 34 % (60 %) av SAS fasta kostnader.

### Eget kapital och skulder

*Eget kapital* minskade med 5 051 MSEK till 1 365 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -5 810 MSEK, förändringar i kassaflödes-säkringar om -649 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 1 276 MSEK.

*Långfristiga skulder* ökade med 8 239 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 3 797 MSEK. Den totala ökningen av skulderna var 12 036 MSEK och var främst hänförlig till valutaomvärdering, nya leasingkontrakt, ny upplåning samt ökad trafikavräkningskuld.

### Räntebärande skulder

Den 31 juli 2022 uppgick den räntebärande skulden till 40 816 (32 924) MSEK, en ökning med 7 892 MSEK sedan den 31 oktober 2021. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 4 781 MSEK respektive 2 570 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 2 882 MSEK respektive 2 059 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulden med cirka 5 100 MSEK, och andra poster har netto minskat skulden med cirka 240 MSEK.

### Finansiell nettoskuld

Den 31 juli 2022 uppgick den finansiella nettoskulden till 31 970 (26 770) MSEK, en ökning med 5 200 MSEK sedan den 31 oktober 2021. Ökningen beror främst på nettoeffekten av den negativa effekten av valutaomvärdering om cirka 4 550 MSEK, nya leasingkulder om 2 882 MSEK motverkade av det positiva kassaflödet före finansieringsverksamheten om 1 735 MSEK.

**Nyckeltal**

Per 31 juli 2022 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till - 9%, en förbättring med 4 procentenheter sedan 31 oktober 2021. Ökningen är främst hänförlig till ett förbättrat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 34 % (60 %) vid utgången av kvartalet. Högre fasta kostnader var den främsta anledningen till förändringen i nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/Justerad EBITDA per 31 juli 2022 uppgick till 34x. Per 31 oktober 2021 var nyckeltalet negativt.

Per 31 juli 2022 uppgick soliditeten till 2 %, jämfört med 12 % per 31 oktober 2021. Försämringen beror främst på ett minskat eget kapital till följd av periodens negativa resultat.

**KASSAFLÖDESANALYS**

Kassaflödet för perioden uppgick till 1 878 (-5 808) MSEK. Likvida medel uppgick till 6 148 MSEK, jämfört med 4 268 MSEK per 31 oktober 2021.

**Kassaflöde från den löpande verksamheten**

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under perioden till -1 069 (-2 498) MSEK. Kassaflödesökningen beror till största del på förbättrat valutajusterat resultat.

Rörelsekapitalförändringen var positiv under perioden och uppgick till 2 422 (-3 312) MSEK. En viktig anledning till den positiva förändringen jämfört med föregående år var att trafikavräkningsskulden ökat kraftigt under perioden medan den föregående år påverkades av lägre förtidsbokningar. Perioden har också påverkats positivt av en lägre nivå på utbetalningar avseende bland annat tekniskt underhåll samt övriga avsättningar.

Kassaflödet från den löpande verksamheten har varit negativt under tredje kvartalet med -992 MSEK och ackumulerat för årets tre första kvartal har kassaflödet från den löpande verksamheten uppgått till 1 353 MSEK jämfört med -5 810 MSEK föregående år, en förbättring med 7 163 MSEK.

**Investeringsverksamheten**

Investeringarna uppgick till 3 737 (3 741) MSEK varav 3 737 (3 741) MSEK avsåg flygplan. Periodens investeringar består av sex A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskotts-betalningar till Airbus. Under perioden har tre flygplan 737-800 sålts samt har åtta motorer och sex A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat en inbetalning om 4 176 (2 112) MSEK.

**Finansieringsverksamheten**

Nyupplåningen var 4 781 (4 600) MSEK medan amorteringarna uppgick till 2 570 (1 598) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 2 059 (2 197) MSEK.

**MODERFÖRETAGET**

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 37 (33) MSEK och rörelsekostnader till -290 (-50) MSEK. Finansnettot uppgick till 153 (347) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -1 763 (-309) MSEK. Periodens resultat uppgick till -1 863 (21) MSEK.

**FINANSIELLA MÅL**

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

SAS tre finansiella mål är:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.
- Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x).
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

Målet för avkastning på investerat kapital motsvarar kapitalmarknadens och SAS interna bedömning av SAS genomsnittliga kapitalkostnad (WACC). Denna är också kopplad till SAS utdelningspolicy för stamaktieägarna som anger att utdelning kan ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden. Skuldsättningsmålet – Finansiell nettoskuld/Justerad 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.

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



**HÅLLBARHETSMÅL**

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

Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete, vilket är i linje med SAS strävan efter ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande.

**Vårt mål till 2025**

- Minska koldioxidutsläppen med 25 % jämfört med 2005.

**HÄNDELSER UNDER KVARTALET**

- Eftereffekterna av covid-19-pandemin har lett till att stora delar av flygindustrin har svårigheter med återuppbyggnaden av verksamheten. Detta har lett till att SAS har minskat sommarprogrammet med 4 000 av totalt 75 000 flygningar.
- SAS Scandinavias pilotföreningar strejkade mellan den 4-19 juli. Fler än 3 700 flyg ställdes in och 380 000 passagerare berördes av strejken.
- Den 5 juli inleddes en frivillig chapter 11 process i USA för att påskynda transformationsarbetet i SAS FORWARD planen förväntas leda till ett finansiellt stabilt och lönsamt flygbolag.

**HÄNDELSER EFTER 31 JULI 2022**

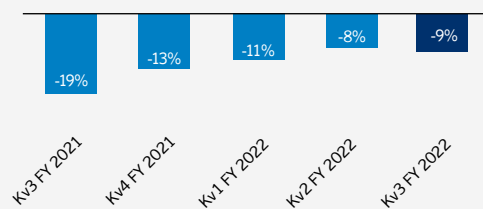
- I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering", om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management.

**UTSIKTER**

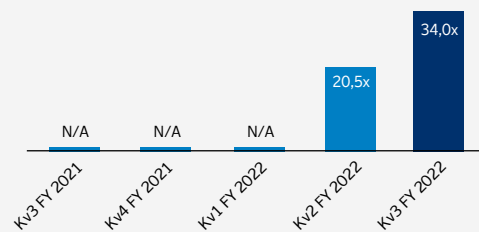
Den pågående geopolitiska situation i östra Europa och de osäkerheter den medför samt kvardröjande effekter från covid-19 pandemin gör det inte möjligt att lämna någon vägledning om det finansiella resultatet för det kommande räkenskapsåret.

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

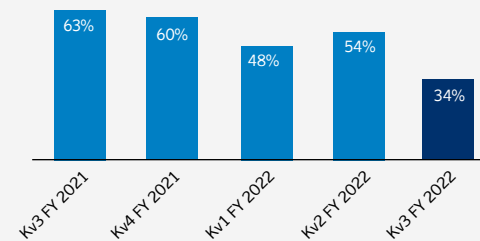
SAS har ett mål för avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.

**FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA**

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

**FINANSIELL BEREDSKAP, %**

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



# RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SAS arbetar strategiskt med att följa upp, utveckla och förbättra sin riskhantering. Riskhanteringen omfattar identifiering av nya risker samt kända risker såsom pandemier, förändringar av flygbränslepris och valutakurser. SAS bevakar de övergripande riskerna centralt, men delar av riskhanteringen hanteras i verksamheten och inkluderar identifiering, handlingsplaner och policys. För utförligare information om SAS riskhantering hänvisas till den senast publicerade årsredovisningen.

## OMVÄRLDSLÄGE

De senaste två åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Kvarvarande effekter så som reserestriktioner finns fortsatt kvar i vissa delar av världen. Vi ser även en betydande effekt när reseefterfrågan ökar markant och branschen har svårigheter att återställas tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och oroligheterna i östra Europa. Detta påverkar bland annat återhämtningen av flygtrafiken till och från Asien, men har haft en begränsad påverkan på SAS under tredje kvartalet. Till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen har osäkerheten kring uppskattningar ökat framförallt inom prognoser och scenarioanalyser avseende framtida efterfrågan, främst på kort sikt. Såsom det också beskrivs i årsredovisningen 2020/21, sid 70, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Förväntade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar - flygplan samt Rättstvister. Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och påverkan från covid-19 beskrivs på sidan 17 i not 1. SAS följer noga och regelbundet utvecklingen av risker och osäkerhetsfaktorer.

## SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

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

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

## KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD JUL 2022–OKT 2022, MDR SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	9,0	9,5	10,0	10,5	11,0
600 USD/ton	7,2	7,2	7,3	7,4	7,8
700 USD/ton	7,4	7,5	7,6	7,7	8,0
800 USD/ton	7,6	7,7	7,8	7,9	8,3
900 USD/ton	7,8	7,9	8,0	8,2	8,5
1 000 USD/ton	8,0	8,2	8,3	8,4	8,5

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

av flygbränsle. Undantaget gäller för 2021/2022 och medger en hedge mellan 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 0 % av bränsleförbrukningen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs normalt genom en blandning av swapkontrakt och optioner. Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2021/2022, förutsatt olika bränslepriser, dollarkurser och flygbränslesäkring utfalla enligt tabellen i mitten.

För utländska valutor är policyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 41 % av det förväntade kassaflödesunderskottet i USD för de kommande 12 månaderna. SAS har säkrat dollarunderskottet med terminer och valutoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 56 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultat effekt på 74 MSEK, exklusive säkrings-effekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 144 MSEK, exklusive säkrings-effekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderätts-tillgång) och en finansiell leaseingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leaseingskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK är betydande. Under leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Påverkan från omräkningen av skulder i USD till SEK skapar en högre volatilitet i resultaträkningen. För att minska risken för att få en volatil resultaträkning tillämpar SAS säkringsredovisning.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med externa leaseingskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leaseingskulderna denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. I de fall där det inte är möjligt att använda säkringsredovisning kommer omvärderingen av leaseingskulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leaseingskulder om cirka 1 693 MUSD och USD-kursen per 31 juli 2022 skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 128 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 43 MSEK.

## CHAPTER 11 PROCESS

SAS gör framsteg med SAS FORWARD, den omfattande transformationsplan som bolaget lanserat för att kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig aktör i den globala flygbranschen. Den 5 juli 2022 inledde SAS AB och vissa av dess dotterbolag, en domstolsprocess i USA genom en ansökan om att inleda ett frivilligt chapter 11-förfarande. Processen ger SAS juridiska verktyg för att stärka sin finansiella ställning och accelererar arbetet med SAS FORWARD, samtidigt som vi fortsätter bedriva verksamheten i vårt flygbolag. Chapter 11-processen är en juridisk process under tillsyn av det amerikanska federala domstolssystemet och som ett flertal stora internationella flygbolag baserade utanför USA har haft framgång med under åren för att minska sina kostnader och genomföra finansiella rekonstruktioner. (Mer information om chapter 11 processen finns på: <https://www.sasgroup.net/investor-relations/accelerating-sas-forward/transformationsplan-se/>)

SAS verksamhet påverkas inte av chapter 11-ansökan och SAS fortsätter tillhandahålla den service som kunderna är vana vid. SAS förväntar sig att ha tillräcklig likviditet för att stödja verksamheten och uppfylla de fortsatta affärsförpliktelserna. SAS har ingått ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP), om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management, vilken ger SAS en stark finansiell ställning för att fortsätta den löpande verksamheten genom chapter 11 processen. DIP-finansieringen är föremål för domstolsgodkännande och SAS förväntar sig att DIP-finansieringen godkänns i mitten av september 2022. (Mer information om DIP finansieringen finns på: <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2022/sas-sakrar-700-miljoner-usd-i-debtor-in-possession-dip-finansiering/>)

Chapter 11 processen i USA, förväntas slutföras inom 9–12 månader.

## 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 dömd återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är det samma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom meddelades den 30 mars 2022. SAS nådde delvis framgång i sitt överklagande och det under 2017 inbetalade bötesbeloppet sänktes något. SAS har överklagat domen.

Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila skadestandsprocesser initierade av fraktkunder i bland annat Nederländerna och Norge. SAS bestrider ansvar i samtliga rättsprocesser. En ogynnsam utgång i dessa tvister skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på SAS. Ytterligare stämningar från fraktkunder kan inte uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

# KONCERNENS RESULTATRÄKNING

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv3		Kv1-Kv3	
		Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Intäkter	2	8 580	3 982	21 173	8 196
Personalkostnader		-1 806	-1 350	-5 207	-4 066
Flygbränslekostnader		-2 860	-618	-5 670	-1 337
Lufftartsavgifter		-777	-368	-1 968	-793
Övriga externa kostnader	3	-3 220	-1 212	-8 245	-3 314
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 167	-1 168	-3 512	-3 605
Resultatandelar i intresseföretag		12	3	19	8
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		90	-121	170	-109
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-1 148</b>	<b>-852</b>	<b>-3 240</b>	<b>-5 020</b>
Finansiella intäkter och kostnader	5	-843	-482	-2 905	-560
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-1 991</b>	<b>-1 334</b>	<b>-6 145</b>	<b>-5 580</b>
Skatt		143	-2	335	-199
<b>Periodens resultat</b>		<b>-1 848</b>	<b>-1 336</b>	<b>-5 810</b>	<b>-5 779</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>					
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		23	-40	132	19
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		-158	-106	-649	402
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		1 176	158	1 276	2 080
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>1 041</b>	<b>12</b>	<b>759</b>	<b>2 501</b>
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>-807</b>	<b>-1 324</b>	<b>-5 051</b>	<b>-3 278</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>					
Periodens resultat		-1 848	-1 336	-5 810	-5 779
Periodens totalresultat		-807	-1 324	-5 051	-3 278
Resultat per stamaktie före och efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-0,25	-0,18	-0,80	-0,81

<sup>1</sup> Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget samt kostnader för hybridobligationer i relation till 7 266 039 292 (7 266 039 292) utestående aktier för respektive period..

## RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv3		Kv1-Kv3	
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Resultat före skatt (EBT)	-1 991	-1 334	-6 145	-5 580
Omstruktureringskostnader	-	-	-	-
Realisationsresultat <sup>1</sup>	-90	121	-170	109
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-2 081</b>	<b>-1 213</b>	<b>-6 315</b>	<b>5 471</b>

<sup>1</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om 170 (-107) MSEK samt försäljning av lokal om 0 (-2) MSEK under perioden november till juli.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul 2022	31 okt 2021	31 jul 2021
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	704	709	688
Materiella tillgångar	19 177	17 969	18 464
Nyttjanderättstillgångar	17 381	16 959	17 153
Finansiella tillgångar	9 887	8 165	7 365
Uppskjutna skattefordringar	1 306	1 126	1 094
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>48 455</b>	<b>44 928</b>	<b>44 764</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	380	412	491
Kortfristiga fordringar	4 714	3 104	2 432
Likvida medel	6 148	4 268	4 424
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>11 242</b>	<b>7 784</b>	<b>7 347</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>59 697</b>	<b>52 712</b>	<b>52 111</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Summa eget kapital</b>	<b>1 365</b>	<b>6 416</b>	<b>6 609</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	17 455	12 989	12 617
Räntebärande leasingskulder	16 069	13 231	13 387
Andra långfristiga skulder	4 747	3 812	3 403
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>38 271</b>	<b>30 032</b>	<b>29 407</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	3 882	3 871	4 442
Räntebärande leasingskulder	3 410	2 833	2 676
Andra kortfristiga skulder	12 769	9 560	8 977
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>20 061</b>	<b>16 264</b>	<b>16 095</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>59 697</b>	<b>52 712</b>	<b>52 111</b>
Räntebärande tillgångar	17 222	12 746	11 843
Räntebärande skulder	40 816	32 924	33 122
Rörelsekapital	-12 331	-9 076	-8 447

## SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 JULI 2022

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	9 887	718
Kortfristiga fordringar	4 714	1 980
Likvida medel	6 148	6 148
Långfristiga skulder	38 271	33 524
Kortfristiga skulder	20 061	7 292
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>31 970</b>

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) där varje delårsrapport finns publicerad.

# KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Ej registrerat aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2020</b>	<b>8 645</b>	<b>5</b>	<b>2 899</b>	<b>15</b>	<b>-231</b>	<b>7 615</b>	<b>-8 925</b>	<b>10 023</b>
Registrering aktier	5	-5						0
Ränta på hybridobligation							-136	-136
Periodens resultat							-5 779	-5 779
Periodens övrigt totalresultat				402	19		2 080	2 501
<b>Utgående balans, 31 juli 2021</b>	<b>8 650</b>	<b>-</b>	<b>2 899</b>	<b>417</b>	<b>-212</b>	<b>7 615</b>	<b>-12 760</b>	<b>6 609</b>
Ränta på hybridobligation							-138	-138
Periodens resultat							-744	-744
Periodens övrigt totalresultat				94	20		575	689
<b>Utgående balans, 31 oktober 2021</b>	<b>8 650</b>	<b>-</b>	<b>2 899</b>	<b>511</b>	<b>-192</b>	<b>7 615</b>	<b>-13 067</b>	<b>6 416</b>
Ränta på hybridobligation <sup>2</sup>							-	-
Periodens resultat							-5 810	-5 810
Periodens övrigt totalresultat				-649	132		1 276	759
<b>Utgående balans, 31 juli 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>-</b>	<b>2 899</b>	<b>-138</b>	<b>-60</b>	<b>7 615</b>	<b>-17 601</b>	<b>1 365</b>

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

<sup>2</sup> Förfallna räntebetalningar om 174 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022.

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

## KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
Resultat före skatt (EBT)	-1 991	-1 334	-6 145	-5 580
Avskrivningar och nedskrivningar	1 167	1 168	3 512	3 605
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-90	121	-170	109
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	629	46	1 734	-630
Betald skatt	0	0	0	-2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-285</b>	<b>1</b>	<b>-1 069</b>	<b>-2 498</b>
Förändring av rörelsekapital	-707	538	2 422	-3 312
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-992</b>	<b>539</b>	<b>1 353</b>	<b>-5 810</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 464	-1 382	-3 737	-3 741
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-	-	-	-1
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	1 984	1 810	4 119	2 139
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>520</b>	<b>428</b>	<b>382</b>	<b>-1 603</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Upptagande av lån	0	217	4 781	4 600
Återbetalning av lån	-1 056	-611	-2 570	-1 598
Amorteringar av leasingkulder	-619	-594	-2 059	-2 197
Övrigt i finansieringsverksamheten	-183	25	-9	800
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-1 858</b>	<b>-963</b>	<b>143</b>	<b>1 605</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 330</b>	<b>4</b>	<b>1 878</b>	<b>-5 808</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	0	0	2	1
Likvida medel vid periodens början	8 478	4 420	4 268	10 231
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>6 148</b>	<b>4 424</b>	<b>6 148</b>	<b>4 424</b>

# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 273 985 (237 914) per 31 juli 2022.  
Medelantal anställda uppgick till 2 (2).

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1-Kv3	
	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Intäkter	37	33
Personalkostnader	-23	-19
Övriga rörelsekostnader	-267	-31
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-253</b>	<b>-17</b>
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-1 763	-309
Finansnetto	153	347
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-1 863</b>	<b>21</b>
Skatt	0	0
<b>Periodens resultat</b>	<b>-1 863</b>	<b>21</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jul 2022	31 okt 2021	31 jul 2021
Finansiella anläggningstillgångar	22 867	24 939	24 765
Övriga omsättningstillgångar	268	31	163
Kassa och bank	1	1	1
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>23 136</b>	<b>24 971</b>	<b>24 929</b>
Eget kapital	21 489	23 352	23 419
Långfristiga skulder	1 615	1 559	1 471
Kortfristiga skulder	32	60	39
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>23 136</b>	<b>24 971</b>	<b>24 929</b>

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Reservfond	Överkurs- fond	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2021	8 650	447	2 729	7 615	3 911	23 352
Ränta hybridobligation <sup>2</sup>					-	-
Periodens resultat					-1 863	-1 863
<b>Utgående balans, 31 juli 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>2 048</b>	<b>21 489</b>

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

<sup>2</sup> Förfallna räntebetalningar om 174 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022.



## NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH ANNAN INFORMATION

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

### NYA OCH ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER M.M.

De nya eller reviderade IFRS som trätt i kraft i november 2021 eller senare har inte haft någon effekt på koncernens finansiella rapporter. Nya eller ändrade IFRS som träder i kraft under kommande räkenskapsår har inte förtidstillämpats vid upprättandet av dessa finansiella rapporter och förväntas inte ha en väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets kommande finansiella rapporter.

SAS tillämpar fortsatt IASBs ändring i IFRS 16 när det gäller temporära hyreslättnader som förenklar hur en leasetagare redovisar dessa som är en direkt följd av covid-19. Vid tillämpning av detta praktiska undantag, hanteras inte förändringar i hyresbetalningar som upphör 30 juni 2022 eller tidigare som en modifiering. Undantaget har inte haft någon effekt på SAS resultat under perioden.

IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) publicerade ett agendabeslut i april 2021 om "cloud computing arrangement costs", dvs kostnader för konfigurering eller anpassning av programvara i en molnbaserad lösning. SAS slutförde i det fjärde kvartalet 2021 genomgången av effekterna i redovisningen av IFRS ICs beslut och konstaterade att vissa tidigare redovisade immateriella tillgångar inte längre uppfyller kraven för att redovisas som immateriella tillgångar. Justering gjordes retroaktivt i enlighet med reglerna för byte av redovisningsprincip i IAS 8 och tidigare perioder har justerats.

### UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av delårsrapporten kräver att SAS gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader, detta beskrivs även på sida 10 i denna rapport. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Till följd av pilotstrejken mellan den 4-19 juli 2022 har 1,1 miljarder SEK redovisats som en negativ justering av intäkter och avsättning avseende uppskattade kompensationskrav från kunder för inställda flygningar. Förutom det som beskrivs nedan är de kritiska bedömningarna och källorna till osäkerhet i uppskattningar desamma som i senaste årsredovisningen.

### PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN, ANSÖKAN OM CHAPTER 11 OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

De senaste två åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Kvarvarande effekter så som reserestriktioner finns fortsatt kvar i vissa delar av världen. Vi ser även en betydande effekt när rese-efterfrågan ökar markant och branschen har svårigheter att återställa tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Totala resevolymen är därmed fortsatt lägre än innan pandemin bröt ut i mars 2020. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och oroligheterna i östra Europa. Detta påverkar bland annat återhämtningen av trafiken till och från Asien. Till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen råder det fortsatt osäkerhet vilket gör det svårt att uppskatta prognoser och scenarionanalyser avseende framtida efterfrågan, främst på kort sikt.

Under tredje kvartalet ökade totala kapaciteten (ASK) med 89,0 % och totala trafiken (RPK) ökade med 183,0 % jämfört med samma period året innan. Antalet passagerare har ökat 143,1 % jämfört med samma period året innan. SAS intäkter ökade 115,5% under kvartalet jämfört med samma period året innan. Trots de åtgärder som SAS har vidtagit för att minska kostnaderna kan inte den betydande minskningen av intäkterna, jämfört med tiden innan pandemin, uppvägas av kostnadsänkningar fullt ut. Strejken i juli hade en negativ påverkan på resultatet om 1,4 miljarder SEK. Resultatet före skatt för tredje kvartalet 2021/2022 uppgick till -2,0 miljarder SEK. SAS har kontinuerligt under 2020/2021 och även de första nio månaderna 2021/2022 fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. Marknadsförhållandena är dock fortsatt osäkra och eftereffekterna av pandemin kvarstår samtidigt som osäkerheten kring eventuella framtida pandemiutbrott och det geopolitiska läget kan fortsätta ha en negativ påverkan på hela flygindu-

strin. SAS uppfattning är fortsatt att återhämtningen för flygbranschen kommer att pågå under 2022, med en återgång till nivåerna före covid-19 ytterligare några år senare. Den förväntade gradvisa uppgången har fördröjts och osäkerheten kvarstår under 2022 till följd av de rådande marknadsförhållandena. Den senaste tiden har vi sett att efterfrågan på resor har ökat, men flygbranschen har svårigheter att återställas tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Detta är något som påverkar hela flygindustrin och SAS ställde in 4 000 av sina planerade 75 000 flygningar under sommaren 2022. Framtida efterfrågan är svårbedömd i hela branschen, och möjligheten att kunna vara flexibel kommer fortsätta vara ett viktigt element.

Den rådande osäkerheten leder till att ytterligare kostnadsminskningar och effektiviseringsinitiativ samt tillgång till likviditet är avgörande. SAS likvida medel har minskat under kvartalet och kassan var 6,1 miljarder SEK per den sista juli.

SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida förutsättningar lanserades i slutet av februari. Viktiga delar i planen är: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandlingar av befintliga finansieringsarrangemang och andra långfristiga kreditfaciliteter. 2. Omvandling av flotta, nätverk och produktutbud. 3. Digital omvandling. 4. Positionera SAS som ledaren inom hållbart flygande. 5. Stärka den operativa plattformen. 6. Stärka SAS balansräkning genom att minska skulderna och ta in nytt kapital. För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli. SAS förväntar sig att chapter 11 processen i USA slutförs inom 9-12 månader från den inleddes. Domstolen har godkänt SAS ansökan och SAS kan därmed fortsätta bedriva den löpande verksamheten. I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering", om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management, vilket förväntas godkännas av den amerikanska domstolen i mitten av september.

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

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

### STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS-koncernen har under perioden fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan till följd av covid-19. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt 3 (301) MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten/kommunen avseende ersättning för fasta kostnader och 140 (586) MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader.

Utöver ovan har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 0 (92) MSEK.

### RÖRELSESEGMENT OCH UPPEDELNING AV INTÄKTER

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

I not 2 redogörs för uppdelning av intäkter per intäktskategori och geografiskt område baserat på destination. Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intraskandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga 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. I not 2 redogörs även för intäkter från enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland.

**NOT 2 INTÄKTER**

SAS redovisar passagerarintäkter och charterintäkter när transporten har utförts, fraktintäkter när transporten är genomförd och övriga intäkter när varorna har levererats eller tjänsten har utförts. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

**INTÄKTER PER INTÄKTSSLAG**

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Passagerarintäkter	7 163	2 357	15 478	4 404
Charterintäkter	641	105	997	117
Fraktintäkter	323	303	1 210	816
Övriga trafikintäkter	706	487	2 199	1 116
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>8 833</b>	<b>3 252</b>	<b>19 884</b>	<b>6 453</b>
Övriga rörelseintäkter <sup>1)</sup>	-253	730	1 289	1 743
<b>Summa</b>	<b>8 580</b>	<b>3 982</b>	<b>21 173</b>	<b>8 196</b>

<sup>1)</sup> Till följd av pilotstrejken mellan den 4-19 juli 2022 har 1,1 miljarder SEK redovisats som en negativ justering av intäkter i det tredje kvartalet avseende uppskattade kompensationskrav från kunder för förseningar och inställda flygningar då det utgör en rörlig ersättning i avtal med kund. Det verkliga utfallet kan komma att avvika från gjorda uppskattningar och antaganden.

**GEOGRAFISK UPPDELNING**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Passagerarintäkter	4 638	2 304	1 594	242	6 008	1 383	3 238	475	15 478	4 404
Charterintäkter	0	-	0	-	997	117	0	-	997	117
Fraktintäkter	2	2	3	2	25	74	1 180	738	1 210	816
Övriga trafikintäkter	659	577	226	61	854	357	460	121	2 199	1 116
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>5 299</b>	<b>2 883</b>	<b>1 823</b>	<b>305</b>	<b>7 884</b>	<b>1 931</b>	<b>4 878</b>	<b>1 334</b>	<b>19 884</b>	<b>6 453</b>

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
<b>Övriga rörelseintäkter</b>	273	187	490	831	289	322	56	238	181	165	1 289	1 743

För koncernens olika intäktslag se ovan tabell och intäkter från enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland, se nedan tabell.

**INTÄKTER PER VÄSENTLIGA LÄNDER**

	Sverige		Norge		Danmark		Övriga		Total	
	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Trafikintäkter										
Passagerarintäkter	4 164	1 177	4 647	1 649	2 127	475	4 540	1 103	15 478	4 404
Charterintäkter	319	53	502	16	176	48	0	-	997	117
Fraktintäkter	172	130	159	80	238	148	641	458	1 210	816
Övriga trafikintäkter	604	291	677	425	305	112	613	288	2 199	1 116
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>5 259</b>	<b>1 651</b>	<b>5 985</b>	<b>2 170</b>	<b>2 846</b>	<b>783</b>	<b>5 794</b>	<b>1 849</b>	<b>19 884</b>	<b>6 453</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>289</b>	<b>322</b>	<b>490</b>	<b>831</b>	<b>273</b>	<b>187</b>	<b>237</b>	<b>403</b>	<b>1 289</b>	<b>1 743</b>
<b>Summa</b>	<b>5 548</b>	<b>1 973</b>	<b>6 475</b>	<b>3 001</b>	<b>3 119</b>	<b>970</b>	<b>6 031</b>	<b>2 252</b>	<b>21 173</b>	<b>8 196</b>

**NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER**

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Försäljnings- och distributionskostnader	-508	-217	-1 232	-480
Cateringkostnader	-227	-98	-553	-230
Hanteringskostnader	-482	-223	-1 376	-604
Tekniskt flygplansunderhåll	-501	-336	-1 326	-958
Data- och telekommunikationskostnader	-348	-239	-940	-680
Wet lease-kostnader	-550	-126	-1 285	-333
Övrigt	-604	27	-1 533	-29
<b>Summa</b>	<b>-3 220</b>	<b>-1 212</b>	<b>-8 245</b>	<b>-3 314</b>

**NOT 5 FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER**

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Finansiella intäkter	52	3	78	16
Räntekostnader	-212	-158	-563	-413
Övriga finansiella kostnader	-21	-17	-51	-33
Valutakursdifferenser	-11	-5	-13	-18
Räntekostnader, IFRS 16	-203	-158	-551	-466
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-448	-147	-1 805	354
<b>Summa</b>	<b>-843</b>	<b>-482</b>	<b>-2 905</b>	<b>-560</b>

**NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR**

	Kv3	Kv3	Kv1-Kv3	Kv1-Kv3
	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-6	-6	-26	-20
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-342	-376	-1 060	-1 154
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-819	-786	-2 426	-2 431
<b>Summa</b>	<b>-1 167</b>	<b>-1 168</b>	<b>-3 512</b>	<b>-3 605</b>

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

	31 jul 2022		31 okt 2021	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>MSEK</b>				
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	2	2	11	11
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	109	109	10	10
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	11 693	11 693	8 283	8 283
<b>Summa</b>	<b>11 804</b>	<b>11 804</b>	<b>8 304</b>	<b>8 304</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	125	125	32	32
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	39	39	3	3
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	26 300	25 669	19 978	20 511
<b>Summa</b>	<b>26 464</b>	<b>25 833</b>	<b>20 013</b>	<b>20 546</b>

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Koncernens finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

*Nivå 1:* Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. Denna grupp inkluderar i huvudsak statsskuldväxlar och standardiserade derivatinstrument där det noterade priset används vid värderingen.

*Nivå 2:* Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baserats på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (d.v.s. som prisnoteringar) eller indirekt (d.v.s. härledda från prisnoteringar).

*Nivå 3:* Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbara data. SAS har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbara data.

**VERKLIGT VÄRDEHIERARKI**

	31 jul 2022			31 okt 2021		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
<b>MSEK</b>						
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	2	2	-	11	11
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	109	109	-	10	10
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>111</b>	<b>111</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	125	125	-	32	32
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	39	39	-	3	3
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>-</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

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

Stockholm den 26 augusti 2022

**Carsten Dilling**  
Styrelsens ordförande

**Lars-Johan Jarnheimer**  
Vice ordförande

**Monica Caneman**  
Styrelseledamot

**Oscar Stege Unger**  
Styrelseledamot

**Henriette Hallberg Thygesen**  
Styrelseledamot

**Nina Bjornstad**  
Styrelseledamot

**Michael Friisdahl**  
Styrelseledamot

**Kay Kratky**  
Styrelseledamot

**Jens Lippestad**  
Styrelseledamot

**Tommy Nilsson**  
Styrelseledamot

**Kim John Christiansen**  
Styrelseledamot

**Anko van der Werff**  
Verkställande direktör och koncernchef

Delårsrapporten har ej varit föremål för revision.

# TRAFIKTALSINFORMATION

## REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	4 789	2 036	135,2%	11 631	3 891	198,9%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	6 452	2 413	167,4%	14 767	3 956	273,3%
ASK, säteskilometer (milj.)	8 366	4 743	76,4%	22 086	10 011	120,6%
Kabinfaktor	77,1%	50,9%	26,2 <sup>1</sup>	66,9%	39,5%	27,4 <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	1,110	1,017	9,1%	1,048	1,152	-9,0%
Passageraryield, nominell	1,110	0,977	13,6%	1,048	1,113	-5,8%
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,856	0,518	65,3%	0,701	0,455	54,1%
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,856	0,497	72,2%	0,701	0,440	59,3%
RASK, valutajusterad	0,949	0,689	37,7%	0,839	0,652	28,7%
RASK, nominell	0,949	0,660	43,8%	0,839	0,631	33,0%

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Förändr. mot f.g. år	Nov-jul 2021-2022	Nov-jul 2020-2021	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	5 097	2 097	143,1%	12 110	3 955	206,1%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	7 236	2 557	183,0%	16 077	4 113	290,9%
ASK, säteskilometer (milj.)	9 308	4 924	89,0%	23 687	10 227	131,6%
Kabinfaktor	77,7%	51,9%	25,8 <sup>1</sup>	67,9%	40,2%	27,7 <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,099	-0,890	23,5%	-0,996	-1,169	-14,8%
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,083	-0,810	33,7%	-0,984	-1,112	-11,5%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,791	-0,744	6,3%	-0,756	-1,026	-26,3%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,776	-0,684	13,5%	-0,745	-0,981	-24,1%

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Maj-jul 2022 vs. Maj-jul 2021		Nov-jul 2021-2022 vs. Nov-jul 2020-2021	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	495,3%	103,8%	726,8%	128,6%
Europa/Intraskand	7,3%	-26,7%	290,1%	192,7%
Inrikes	-19,9%	-33,1%	90,2%	31,7%

## PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Juli 2022	Juli 2021	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	7,3	5,1	43,4%
Kabin, Blocktimmar/år	676	510	32,5%
Piloter, Blocktimmar/år	507	317	59,9%

Miljöeffektivitet, rullande 12 mån	Juli 2022	Juli 2021	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	2 135	977	118,4%
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram	53,2	52,8	0,8%

# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 JULI 2022

SAS-koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Connect	SAS Link	Wet Lease	I trafik för SAS-koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/350	7,1	8	6		14	14				14	2	
Airbus A320-familjen	6,6	19	54		73	58	15			73	29	
Boeing 737NG	16,1	10	1		11	11				11		
Airbus A220-300	3,2			4	4				4	4		
Embraer E195-100	14,5		2		2			2		2		4
Bombardier CRJ	8			25	25				25	25		
ATR-72	8,9			6	6				6	6		
<b>Summa flygplan i trafik</b>	<b>7,8</b>	<b>37</b>	<b>63</b>	<b>35</b>	<b>135</b>	<b>83</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>135</b>	<b>31</b>	<b>4</b>
<b>Flygplan under utfasning</b>												
Airbus A321	20		3		3							
<b>Summa</b>			<b>3</b>		<b>3</b>							

Flygplan på fast order 2022–2025 per 31 juli 2022	FY22	FY23	FY24	FY25	Summa
Airbus A320neo	5	13	7	4	29
Embraer E195-100	4				4
Airbus A350			2		2
<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>35</b>



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

# FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

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. Rapporterad information för räkenskapsår 2019/2020 samt 2020/2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1. För definitioner, se avsnitt Definitioner och aktieägareinformation. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor relations.

	31 jul 2022	31 okt 2021	31 jul 2021 <sup>1)</sup>
Avkastning på investerat kapital (ROIC)	-9%	-13%	-19%
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	34	n/a	n/a
Finansiell beredskap	34%	60%	63%
Avkastning på eget kapital	-164%	-84%	-146%
Soliditet	2%	12%	13%
Finansiell nettoskuld, MSEK	31 970	26 770	27 144
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-0,86	-0,16	-0,14
Skuldsättningsgrad	23,4	4,1	4,1
Räntetäckningsgrad	-2,4	-4,4	-5,9

<sup>1)</sup> Nyckeltal per 31 juli 2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1.

## RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2020–2021	Feb–apr 2022	Feb–apr 2021	Maj–jul 2022	Maj–jul 2021	Aug–okt 2021	Aug–okt 2020
Intäkter	5 545	2 282	7 048	1 932	8 580	3 982	5 762	3 035
Rörelseresultat (EBIT)	-1 329	-2 150	-763	-2 018	-1 148	-852	-474	-2 719
EBIT-marginal	-24,0%	-94,2%	-10,8%	-104,5%	-13,4%	-21,4%	-8,2%	-89,6%
Resultat före skatt (EBT)	-2 597	-1 915	-1 557	-2 331	-1 991	-1 334	-945	-3 252
Periodens resultat	-2 442	-2 033	-1 520	-2 410	-1 848	-1 336	-744	-2 566
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 621	-1 927	-1 613	-2 331	-2 081	-1 213	-911	-3 024
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,34	-0,28	-0,21	-0,35	-0,25	-0,18	-0,12	-4,44
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-392	-5 458	2 599	-2 922	-472	967	1 120	-3 228
Medelantal anställda (FTE)	6 326	4 983	6 881	4 476	7 435	5 190	6 214	6 981



# DEFINITIONER OCH AKTIEÄGAREINFORMATION

SAS använder olika nyckeltal, inklusive alternativa nyckeltal (APM), för intern analys och extern kommunikation av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning. Syftet med dessa alternativa nyckeltal är att visa verksamhetsanpassade mått som i tillägg till övriga nyckeltal ger olika intressenter möjlighet att än bättre bedöma och värdera SAS historiska, nuvarande och framtida utveckling och ställning.

**AEA** – The Association of European Airlines. En sammanslutning av de största europeiska flygbolagen.

**AOC (Air Operator Certificate)** – Flygoperativt tillstånd.

**ASK, offererade säteskilometer** – Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

**ATK, offererade tonkilometer** – Antalet tillgängliga kapacitetston för transport av både passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i km som kapaciteten flygs.

**Avkastning på eget kapital** – Periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget i relation till genomsnittligt eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytande.

**Avkastning på investerat kapital (ROIC)** – Rörelseresultat (EBIT) justerat med teoretisk skatt i relation till genomsnittligt eget kapital och finansiell nettoskuld.

**Betalda passagerarkilometer (RPK)** – Se RPK.

**Betalda tonkilometer (RTK)** – Se RTK.

**Blocktimmar** – Avser tiden från det att flygplanet lämnar gate till dess att det ankommer vid gate.

**Börsvärde** – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

**CAGR** – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

**CASK** – Se enhetskostnad.

**Code share** – När ett eller flera flygbolags flygnummer anges i tidtabellen på en flygning, medan endast ett av bolagen utför själva flygningen.

**EBIT** – Rörelseresultat.

**EBIT-marginal** – Rörelseresultat (EBIT) dividerat med intäkterna.

**Justerad EBITDA** – Rörelseresultat (EBIT) före resultatandelar från intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och andra anläggningstillgångar samt av- och nedskrivningar.

**Justerad EBITDA-marginal** – Justerad EBITDA dividerat med intäkterna.

**EBT** – Resultat före skatt.

**EES** – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

**Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie** – Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till totalt antal utestående stamaktier.

**Enhetsintäkt** – Se PASK.

**Enhetskostnad (CASK)** – Summa personalkostnader, övriga rörelsekostnader, leasingkostnader flygplan och avskrivningar justerade för valuta och jämförelsestörande poster, minskade med övriga rörelseintäkter per ASK (reguljär och charter).

**Finansiell beredskap** – Likvida medel, samt outnyttjade kreditfaciliteter med en löptid på minst tre månader, i relation till fasta kostnader. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personalkostnader, övriga externa kostnader samt finansiella intäkter och kostnader exklusive valutakursdifferenser på leasingskulder, under de senaste 12 månaderna.

**Finansiell leasing** – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

**Finansiell nettoskuld** – Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto. I nyckeltalet definieras räntebärande skulder som summan av långfristiga räntebärande skulder, långfristiga räntebärande leasingskulder, kortfristiga räntebärande skulder och kortfristiga räntebärande leasingskulder. Räntebärande tillgångar definieras som summan av pensionsmedel, långfristiga räntebärande fordringar, kortfristiga övriga räntebärande fordringar och likvida medel.

**Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA** – Genomsnittlig finansiell nettoskuld i relation till justerad EBITDA. Finansiell nettoskuld genom justerad EBITDA (Rörelseresultat (EBIT) före resultatandelar från intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och andra anläggningstillgångar samt av- och nedskrivningar).

**FTE** – Medelantal anställda.

**IATA** – International Air Transport Association. En global sammanslutning med nästan 300 flygbolag.

**ICAO** – International Civil Aviation Organization. FN:s fackorgan för internationell civil luftfart.

**Interline-intäkter** – Biljettavräkning mellan flygbolag.

**Intresseföretag** – Företag där SAS koncernens ägarandel uppgår till minst 20 % och högst 50 %.

**Jämförelsestörande poster** – I syfte att underlätta jämförelse av SAS underliggande resultat i olika perioder identifieras jämförelsestörande poster. Dessa poster utgörs av nedskrivningar, omstruktureringarkostnader, realisationsresultat och övriga jämförelsestörande poster. De uppstår till följd av specifika händelser och är poster som såväl ledning som externa bedömare beaktar vid analys av SAS. Genom att redovisa resultat exklusive jämförelsestörande poster visas det underliggande resultatet vilket underlättar jämförbarhet mellan olika perioder.

**Kabinfaktor** – RPK dividerat med ASK. Beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga platser.

**Kapitalandelsmetoden** – Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade överrespektive undervärden.

**Kapitaliserade leasingkostnader (x7)** – Den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing, netto multiplicerad med sju.

**Koldioxid (CO<sub>2</sub>)** – En färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen. Flygindustrins koldioxidutsläpp minskas genom en övergång till mer flygbränsleeffektiva flygplan.

**LCC** – Low Cost Carrier. Lågkostnadsbolag.

**NPV** – Nuvärde, netto, används bland annat vid beräkning av den kapitaliserade framtida kostnaden för operationell flygplansleasing.

**Nyttjanderättstillgångar (RoU)** – Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen.

**Offererade säteskilometer** – Se ASK.

**Offererade tonkilometer** – Se ATK.

**Operationell leasing** – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämsställs med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

**RASK** – Totala trafikintäkter dividerat med total ASK (reguljär+charter).

**Regularitet** – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

**Resultat per stamaktie (EPS)** – Periodens resultat hänförligt till moderföretagets ägare 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.

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

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

#### FINANSIELL KALENDER

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

30 november 2022	Bokslutskommuniké (nov 2021-okt 2022)
24 januari 2023	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2021/2022
24 februari 2023	Delårsrapport Kv. 1 (nov 2022-jan 2023)
1 juni 2023	Delårsrapport Kv. 2 (feb 2023-apr 2023)
1 september 2023	Delårsrapport Kv. 3 (maj 2023-jul 2023)
30 november 2023	Bokslutskommuniké (nov 2022-okt 2023)

#### INVESTOR RELATIONS



#### IR-kontakt

Louise Bergström, Vice President Investor Relations  
Tel: +46 70 997 04 93  
E-post: [investor.relations@sas.se](mailto:investor.relations@sas.se)

**Räntetäckningsgrad** – Rörelseresultat (EBIT) 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. Finansieringskällorna beräknas och vägs i enlighet med dagens marknadsvärde för eget kapital och skulder.

**Wet lease-avtal** – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

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