



# SAS NÅR MILSTOLPAR I CHAPTER 11-PROCESSEN OCH FÖRBEDER FÖR EN SOMMARSÄSONG MED HÖG AKTIVITET

## Nyckeltal – första kvartalet 2024

**13 %**

Totala intäkter vs föregående år

**13 %**

Totala trafikintäkter vs föregående år

**-4 %**

Totala rörelsekostnader vs föregående år

**6 %**

Passagerare totalt vs föregående år

## November 2023–Januari 2024

- Intäkter: 8 923 (7 896) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -1 070 (-2 449) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -1 032 (-2 451) MSEK
- Periodens resultat: -1 453 (-2 709) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,20 (-0,37) SEK

## Viktiga händelser under kvartalet

- Den 4 nov ingick SAS ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet samt ett DIP-låneavtal med Castlelake.
- Den 15 nov återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån.
- Den 29 nov meddelade EU-kommissionen att SAS rekapitalisering år 2020 är förenlig med statsstödsregler och godkänd.
- Den 2 jan tillkännagav SAS fler än 130 destinationer i över 40 länder för sommarsäsongen 2024, inklusive nio nya europeiska destinationer.
- Den 23 jan offentliggjorde SAS uppdaterade finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS. SAS har för närvarande som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024, följt av regulatoriska godkännanden och en sannolik svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. SAS förväntar sig för närvarande att slutföra rekonstruktionsförfarandena omkring halvårsskiftet 2024.
- SAS förväntar sig en förhållandevis liten ersättning till oprioriterade borgenärer, ingen ersättning alls till efterställda borgenärer och att inget värde finns kvar för befintliga aktieägare i SAS AB, efter rekonstruktionsprocessens slutförande. Samtliga av SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas vidare bli inlösta, indragna och avnoterade.

## Viktiga händelser efter kvartalets slut

- Den 5 feb gav SAS in en andra reviderad chapter 11-plan och ett s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. Chapter 11-planen stöds av kommittén för oprioriterade borgenärer.

## Prognoser

- Delårsrapporten för det första kvartalet innehåller finansiella prognoser på sidan 10.

## Finansiell sammanfattning

MSEK, om inget annat anges	Kv1	
	Nov–Jan 2023–2024	Nov–Jan 2022–2023
Intäkter	8 923	7 896
Rörelseresultat (EBIT)	-1 169	-2 634
EBIT-marginal	-13 %	-33 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 070	-2 449
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 032	-2 451
Periodens resultat	-1 453	-2 709
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-38	-1 685

	31 jan 2024	31 okt 2023	31 jan 2023
Avkastning på investerat kapital	-4 %	-7 %	-11 %
Finansiell nettoskuld/justerad EBITDA	10,5x	20,4x	N/A
Finansiell beredskap	19 %	35 %	38 %
Soliditet	-15 %	-11 %	-4 %
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,20	-0,78	-0,37

*Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande den 7 mars 2024 kl. 08:00 CET.*

# VD-ORD

Jag är glad att summera ett första kvartal och vintersäsong med hög aktivitet för SAS, som präglats av ökade passagerarvolymerna samt ett flertal nya spännande projekt och destinationer. Det är glädjande att se att fler och fler människor väljer att resa med SAS, vilket tydligt bekräftar att vårt arbete med att trappa upp verksamheten är fortsatt framgångsrikt.

Vi förbereder oss för sommarsäsongen, då SAS kommer att flyga till över 130 destinationer i mer än 40 länder. Vi har lagt till fler avgångar till populära destinationer runtom i Europa, och nio nya europeiska destinationer. Vi kommer också att öka antalet flygningar till Nordamerika och Asien i sommarprogrammet genom att lägga till avgångar till populära destinationer såsom New York och Tokyo. Vi har också utökat sommarprogrammet till att omfatta Atlanta i det nordamerikanska nätverket, med dagliga direktflyg under hela sommarsäsongen. Vi ser fram emot att flyga våra passagerare till deras sommardestinationer.

SAS strävar efter att vara en drivande kraft inom hållbart flyg och i januari offentliggjorde vi ett nytt samarbete med Airbus, Swedavia, Vattenfall och Avinor för att tillsammans undersöka möjligheterna till infrastruktur för vätgasdrivna flygplan på flygplatser i Norge och Sverige, med målet att utveckla ett ramverk för introduktionen av vätgasdrivna flygplan. Detta partnerskap är ett viktigt steg för att driva omställningen mot att uppnå nettonollutsläpp.

Vi gör stabila framsteg med chapter 11-processen i USA och med att nå de övergripande målen för SAS FORWARD. I november ingick vi investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet i anskaffningsprocessen för vår exitfinansiering, bestående av Castlake, Air France-KLM och Lind Invest tillsammans med danska staten. Avtalet innebär en sammanlagd investering i det rekonstruerade SAS motsvarande cirka 13,2 miljarder SEK. Vi har för närvarande som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024, följt av regulatoriska godkännanden och en sannolik svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Som ett resultat av den processen upprepar vi vår förväntan att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB, samt att samtliga av



Anko van der Werff  
VD & koncernchef

SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med chapter 11-processens slutförande. Eventuell utbetalning av ersättning till borgenärer kommer att ske först efter att transaktionen slutförts och villkoren för utbetalning till borgenärer uppfyllts. Vårt mål är för närvarande att slutföra rekonstruktionsförfarandena omkring halvårsskiftet 2024.

## Kvartalsresultat

Vi noterade en fortsatt stabil efterfrågan från passagerarna under hela första kvartalet, och det totala antalet passagerare ökade med 6,3 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade vår RPK (Betalda passagerarkilometer) med 13,3 procent medan kapaciteten ökade

med 9,3 procent. Kabinfaktorn för kvartalet var 71,8 procent, 2,6 procentenheter högre jämfört med motsvarande period föregående år.

Den ökade efterfrågan från passagerarna och den ökade produktionen ledde till att våra rörelseintäkter ökade med 13 procent jämfört med motsvarande period föregående år och landade på 8,9 miljarder SEK för kvartalet. Resultatet före skatt slutade på -1,1 miljarder SEK vilket är en förbättring med 1,4 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år.

SAS behåller fokus på kostnadsbesparingar i hela verksamheten för att säkerställa vår konkurrenskraft, och de totala rörelsekostnaderna för kvartalet slutade på 10,1 miljarder SEK. Många av kostnadseffektiviseringarna i SAS FORWARD-planen trappas upp över tid, och några har implementerats men får inte tas upp i vårt finansiella resultat förrän efter slutförandet av chapter 11-processen, däribland kostnadsbesparingarna från rekonstruktionen av flygplansflottan.

Kassamedlen i slutet av kvartalet uppgick till 5,3 miljarder SEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten under kvartalet uppgick till ett kassautflöde om 38 miljoner SEK.

### Nya linjer och destinationer

Som en del av SAS strategi att stärka vårt erbjudande för skandinaviska resenärer och att anpassa oss till den relativa ökningen i efterfrågan på fritidsresor har SAS under kvartalet meddelat att man öppnar flera nya linjer. Vi gör oss just nu redo för sommarsäsongen, och i början av januari hade vi nöjet att meddela att SAS kommer att flyga till över 130 destinationer i mer än 40 länder i sommar. Vi har lagt till fler avgångar till populära destinationer runt om i Europa, och vi har lagt till nio nya europeiska destinationer, bland annat direktflyg till Ibiza samt till Tivat på Montenegros kust. Vi kommer också

att öka antalet flygningar till Nordamerika och Asien i sommarprogrammet genom att lägga till avgångar till populära destinationer som New York och Tokyo.

Vi har också utökat sommarprogrammet till att omfatta Atlanta i det nordamerikanska nätverket, med dagliga direktflyg under hela sommarsäsongen. Med närmare 94 miljoner passagerare på genomresa under 2022 är Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport världens mest frekventerade och effektiva flygplats. Godstransporter förväntas spela en viktig roll för den här linjen, delvis på grund av närheten till Port of Savannah, Amerikas största och mest snabbväxande containerterminal. Det innebär ett utökat erbjudande för SAS passagerare, som kan se fram emot att nå flera nya och spännande destinationer i hela södra USA, Karibien och Latinamerika, alla tillgängliga från Atlanta.

Vidare har SAS satt in fler avgångar mellan Stockholm och Skellefteå, på grund av den ökade tillväxten i Skellefteå-regionen. Från och med den 8 april kommer SAS att erbjuda fler avgångar de dagar då affärsresandet är som störst. En utökad luftfart spelar en viktig roll i regionens pågående expansion och vi är stolta över att kunna erbjuda företag och invånare i Skellefteå möjligheter att nå omvärlden.

I februari, efter kvartalets utgång, lanserade vi konceptet Destination Unknown, som innebär att SAS bjuder in EuroBonus-medlemmar att följa med på en resa med okänd slutdestination. Den 5 april kliver SAS EuroBonus-medlemmar på ett flyg från Köpenhamns flygplats som tar dem till en hemlig destination. Resenärerna bjuds in att utforska konceptet med att flyga till en okänd destination och följa med på ett unikt äventyr som SAS anordnar. Vi var glada över det stora intresset för det här konceptet, och över 1 000 medlemmar anmälde sitt intresse för att följa med på den hemliga resan inom bara några minuter efter att

anmälan öppnade. Mysteriet med den okända destinationen kommer att hålla resenärerna på hjälpenn under flygresan ända tills destinationen avslöjas. Samtliga biljetter inom ramen för Destination Unknown är biobränslebiljetter.

SAS signerade också en treårig förlängning av avtalet med Equinor i februari, både för inrikesflyg och internationella flygningar. Avtalet med Equinor utgör ett väsentlig bidrag till SAS passagerarvolym i Norge. SAS valdes utifrån sitt omfattande nätverk, sin attraktiva tidtabell, sina kommersiella villkor samt att bolaget har en av Europas modernaste flygplansflottor. Vi är mycket glada att Equinor återigen har valt SAS som sitt föredragna bolag för affärsresande, vilket visar på ett fortsatt förtroende för oss under de kommande tre åren.

### Transformationsplanen – uppdatering

Vi lanserade vår omfattande transformationsplan SAS FORWARD i samband med första kvartalsrapporten för 2021/2022, i slutet av februari 2022. Målet med transformationsplanen är att säkerställa SAS långsiktiga konkurrenskraft i den globala flygbranschen. För att påskynda genomförandet av SAS FORWARD meddelade vi den 5 juli 2022 att vi frivilligt hade lämnat in en ansökan om att inleda ett chapter 11-förfarande i USA, ett väletablerat och flexibelt juridiskt ramverk för rekonstruktion av företag med verksamhet i ett flertal jurisdiktioner. Genom denna process är vår målsättning att nå överenskommelser med viktiga intressenter, rekonstruera bolagets skulder, omstrukturera vår flygplansflotta och få ett betydande kapitaltillskott.

Under kvartalet, i november, ingick vi investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet i anskaffningsprocessen för vår exitfinansiering, bestående av Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest tillsammans med danska staten. Avtalet innebär en sammanlagd investering i det rekonstruerade SAS motsvarande cirka

13,2 miljarder SEK, inklusive cirka 5,2 miljarder SEK i nya onoterade aktier och cirka 8 miljarder SEK i säkerställda konvertibla skuldebrev. Som en del av transaktionen har vi också tryggt ny debitor-in-possession ("DIP")-finansiering om 5,5 miljarder SEK med Castllake. Medlen från den nya DIP-finansieringen används bland annat för att refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån, öka likviditeten och stödja SAS väg till en exit från sin frivilliga rekonstruktionsprocess. Refinansieringen av SAS ursprungliga DIP-lån slutfördes i november.

Som en del i transaktionen är avsikten att SAS på sikt ska lämna Star Alliance och gå med i SkyTeam Alliance, vilken Air France-KLM är en av grundarna av. Genom slutförandet av denna process och de möjligheter som ett medlemskap i SkyTeam öppnar upp, kommer vi att kunna förbättra SAS erbjudande ytterligare, till förmån för våra kollegor, kunder och de samhällen där vi är verksamma. Det här är verkligen ett spännande steg för SAS. Det är däremot viktigt att komma ihåg att inget förändras i nuläget. SAS är fortfarande en del av Star Alliance och våra EuroBonus-medlemmar kommer att fortsätta att åtnjuta sina vanliga förmåner när de flyger med våra partnerflygbolag. Medlemmarna kan fortsätta att samla och tjäna in poäng – precis som idag, och deras förmåner när de flyger med SAS kommer inte att påverkas. Den avtalade exittransaktionen kommer fortsatt att vara beroende av ett godkännande i samband med SAS plan för omorganisation i enlighet med vår chapter 11-process.

Den 5 februari 2024 lämnade SAS in en andra reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. SAS offentliggjorde också förväntade ersättningar till borgenärer i chapter 11-processen samt att Kommittén

för oprioriterade borgenärer stödjer chapter 11-planen. Chapter 11-planen och disclosure statement är föremål för domstolens godkännande och kan komma att revideras ytterligare.

Vi har för närvarande som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024, följt av regulatoriska godkännanden och en sannolik svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Som ett resultat av den processen upprepar vi vår förväntan att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB, samt att samtliga av SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med chapter 11-processens slutförande. Eventuell utbetalning av ersättning till borgenärer kommer att ske först efter att transaktionen slutförts och villkoren för utbetalning till borgenärer uppfyllts. Vårt mål är för närvarande att slutföra rekonstruktionsförfarandena omkring halvårsskiftet 2024.

### Steg mot fossilfritt flyg

SAS strävar efter att minska koldioxidutsläppen inom flyget och det enda sättet att nå framsteg med denna ambitiösa plan är genom samarbete. Genom att göra våra kunder delaktiga och arbeta ihop kan vi minska koldioxidutsläppen och möjliggöra en mer storskalig produktion av hållbara flygbränslen.

Ett flertal organisationer anslöt sig till SAS Corporate Sustainability Program (CSP) under kvartalet. Vi var glada att kunna meddela att Skellefteå City Airport blir den första enskilda flygplatsen som går med i CSP, och

att SKEBO Skelleftebostäder AB blir det första fastighetsbolaget som ansluter sig till CSP. Partnerskapen innebär att organisationerna köper miljövänligt flygbränsle till alla sina affärsresor under 2023/2024. Vi hoppas att de här partnerskapen ska inspirera andra företag att gå med i vårt CSP och bli en del av resan att omvandla flyget för kommande generationer.

SAS har meddelat ett nytt samarbete med Airbus, Swedavia, Vattenfall och Avinor för att tillsammans undersöka möjligheterna till infrastruktur för vätgasdrivna flygplan på flygplatser i Norge och Sverige. Vätgas förväntas bli en betydande bränslekälla för flyget i framtiden, och målet med samarbetet är att utveckla ett ramverk för introduktionen av vätgasdrivna flygplan. Genom att samarbeta med några av de starkaste och mest innovativa aktörerna i branschen tar vi vårt ansvar för att driva omställningen mot att uppnå nettonollutsläpp. Det är en viktig resa – a journey that matters – inte bara för SAS utan för hela flygbranschen.

Den 23 januari lanserade vi även programmet EuroBonus Conscious Traveler. Med det nya programmet kan EuroBonus-medlemmar göra medvetna val när de reser med SAS samtidigt som de belönas för det. I hjärtat av Conscious Traveler finns ett enda mål: att göra kunderna delaktiga i resan mot nettonollutsläpp. Lanseringen av EuroBonus Conscious Traveler är ett bidrag till branschens mål om netto noll koldioxidutsläpp till 2050 – kanske vår viktigaste resa hittills. Vi ser fram emot att följa programmets effekter under året.

### Framåtblick

Jag är nöjd med att kunna summera en vintersäsong med hög aktivitet för SAS, präglad av ökade passagerarvolymerna samt ett flertal nya spännande projekt och destinationer.

Vi fortsätter arbetet med att slutföra chapter 11-processen i USA och med att nå de övergripande målen för SAS FORWARD. Målsättningen i nuläget är att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet 2024, för att därefter erhålla regulatoriska godkännanden och genomföra en svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. Även om mycket arbete återstår är jag nöjd med att se de betydande framstegen vi gör för att bli ett konkurrenskraftigt och ekonomiskt starkt bolag.

Jag är tacksam för det hårda arbete som mina kollegor på SAS utför för att säkerställa att vi tar hand om våra kunder på bästa sätt, och att säkerställa att kunderna får den service samt kvalitet de förväntar sig av oss. Tack till alla för era goda insatser!

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

Anko van der Werff  
VD och koncernchef  
Stockholm den 7 mars 2024



# KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1 2024

MSEK	Nov-jan	Nov-jan	Förändring	Valuta-	Föränd-
Resultaträkning	23-24	22-23	mot fg år	effekter	ring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	8 923	7 896	1 027	-72	1 099
Totala rörelsekostnader	-10 092	-10 530	438	307	131
Rörelseresultat (EBIT)	-1 169	-2 634	1 465	235	1 230
Resultat före skatt (EBT)	-1 070	-2 449	1 379	414	965

### Intäkter

Intäkterna uppgick till 8 923 (7 896) MSEK, se not 2 på sida 20. Justerat för valuta är intäkterna 1 099 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 13%. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 524 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 256 MSEK. Den lägre yelden gav en negativ effekt om 54 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 74 MSEK och de valutajusterade charterintäkterna var 61 MSEK högre än föregående års period. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 229 MSEK högre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 157 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående

år till följd av ökning av flera volymrelaterade intäkter såsom uthyrning av flygplan och ökad försäljning av biobränsle-biljetter.

### Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -2 102 (-1 934) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 187 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -2 222 (-2 481) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 9,2%. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 242 MSEK. Ett lägre flygbränslepris hade en positiv påverkan på kostnaderna om 260 MSEK. Kostnaden för emissionsrätter minskade med 310 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -831 (-725) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 15%. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolymmer.

Övriga externa kostnader uppgick till -3 812 (-4 248) MSEK, se not 3 på sida 21. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 179 MSEK. Minskningen berodde främst på minskade kostnader för administrativa tjänster, catering och övriga operationella kostnader.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -1 090 (-1 148) MSEK, en minskning med 58 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4 på sida 21.

### Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till 99 (185) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 86 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till ökade räntekostnader om 457 MSEK i samband med DIP finansieringen. Ränteintäkter ökade med 164 MSEK jämfört med samma period föregående år. Valutaomvärdering av leasingkulder som hade en positiv effekt om 1 029 MSEK jämfört med föregående om 885 MSEK. Övrig förändring, 63 MSEK består främst av annan valutaomvärdering. Se not 5 på sida 21.

### Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -1 169 (-2 634) MSEK och resultat före skatt uppgick till -1 070 (-2 449) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -1 453 (-2 709) MSEK och periodens skatt till -383 (-260) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till förändring av temporära skillnader.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 72 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 307 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet positivt om 235 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 179 MSEK vilket främst är hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder.

Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv netto-påverkan om 414 MSEK på resultat före skatt.

### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -38 (2) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av fem A320. Föregående år bestod av sale and leasebacktransaktioner av två A320 flygplan samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11.

## BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING Tillgångar

*Immateriella och materiella anläggningstillgångar* minskade med 1 588 MSEK sedan 31 oktober 2023. I förändringen ingår periodens investeringar om 1 913 MSEK, avskrivningar om 258 MSEK, försäljningar om -2 779 MSEK samt övriga effekter om -464 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 159 MSEK samt leveransbetalningar för fem A320 flygplan om 1 705 MSEK som sålts och leasats tillbaka. Övriga investeringar uppgick till 49 MSEK och består främst av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar omräkningsdifferenser om ca -500 MSEK.

*Nyttjanderättstillgångar* ökade med 1 346 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick till 1 979 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för fem A320, två E195 och en A330. Förändringar i indexering och modifieringar ökade tillgångarna netto med 201 MSEK och avskrivningar uppgick till -831 MSEK. Valutaomvärdering har påverkat med -3 MSEK.

*Finansiella tillgångar* minskade med 710 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner. *Uppskjutna skattefordringar* minskade med 271 MSEK.

Minskningen är främst hänförlig till förändring av temporära skillnader. Inga underskott är aktiverade under perioden.

*Kortfristiga fordringar* ökade med 324 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till spärrade bankmedel.

*Likvida medel* uppgick till 5 290 (6 160) MSEK per 31 januari 2024. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 0 (3 892) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 19 % (35 %) av SAS fasta kostnader.

### Eget kapital och skulder

*Eget kapital* minskade med 2 217 MSEK till -8 327 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -1 453 MSEK och negativa aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om -596 MSEK. Förändringar i kassaflödessäkringar påverkade det egna kapitalet negativt om -41 MSEK.

*Långfristiga skulder* minskade med 613 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 1 118 MSEK. Den totala ökningen av skulderna var 505 MSEK och var främst hänförlig till nyupplåning, amortering och valutaomvärdering.

### Räntebärande skulder

Den 31 januari 2024 uppgick de räntebärande skulderna till 42 306 (42 492) MSEK, en minskning med 186 MSEK sedan den 31 oktober 2023. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 5 560 MSEK respektive 4 080 MSEK. Nya leasar och amorteringar av leasingkulder uppgick till 2 164 MSEK respektive 816 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulderna med cirka 2 200 MSEK. Andra poster, främst relaterat till betalning vid DIP

re-finansieringen, har netto minskat skulderna med cirka 800 MSEK.

### Finansiell nettoskuld

Den 31 januari 2024 uppgick den finansiella nettoskulden till 33 133 (32 634) MSEK, en ökning med 499 MSEK sedan den 31 oktober 2023. Ökningen beror främst på nya leasingkulder om 2 164 MSEK, men motverkas av positivt kassaflöde före finansieringsverksamheten om 555 MSEK, positivt förändring i upplupna räntor med cirka 500 MSEK, samt positiv valutaomvärdering om cirka 1 650 MSEK.

### Nyckeltal

Per 31 januari 2024 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -4 %, en förbättring med 3 procentenheter sedan 31 oktober 2023. Ökningen är främst hänförlig till ett förbättrat rörelseresultat (EBIT). Den finansiella beredskapen uppgick till 19 % (35 %) vid utgången av perioden. Då SAS under november 2023 erhållit nytt DIP-lån från Castlelake samt säkrat exitfinansiering har det kontrakterade lånelöfte som ingick i den finansiella beredskapen per sista oktober 2023 (MUSD 350 i DIP-lån hos Apollo) lämnats tillbaka. En lägre kassaposition var också anledningen till förändring i nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/justerad EBITDA per 31 januari 2024 uppgick till 10,5x. Per 31 oktober 2023 var nyckeltalet 20,4x.

Per 31 januari 2024 uppgick soliditeten till -15 %, jämfört med -11 % per 31 oktober 2023. Försämringen beror främst på ett minskat eget kapital till följd av periodens negativa resultat.

## KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för perioden uppgick till -874 (-3 385) MSEK. Likvida medel uppgick till 5 290 MSEK, jämfört med 6 160 MSEK per 31 oktober 2023.

### Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under perioden till -415 (-2 173) MSEK.

Rörelsekapitalförändringen var positiv under perioden och uppgick till 377 (488) MSEK. Periodens positiva utfall beror främst på en ökad trafikavräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning.

Kassaflödet från den löpande verksamheten för perioden uppgick till -38 (-1 685) MSEK.

### Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 1 913 (1 201) MSEK och avser främst flygplan 1 913 (1 144) MSEK samt förvärvat dotterbolag om 0 (57) MSEK som äger tre fastigheter av mindre redovisat värde i anslutning till Kastrup vilka tidigare hyrts av SAS.

Periodens investeringar i flygplan består av fem A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

Under perioden har fem A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 2 506 (1 198) MSEK.

### Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 5 560 (825) MSEK medan amorteringarna uppgick till 4 080 (1 377) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 816 (789) MSEK.

## MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 14 (14) MSEK och rörelsekostnader uppgick till -341 (-552) MSEK. Finansnettot uppgick till 145 (97) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till 0 (-1 840) MSEK. Periodens resultat uppgick till -182 (-2 281) 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.

Skuldsättningsmättet – 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 händelser och för att uppfylla lagkraven.

## Hållbarhetsmål

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

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

- Den 4 november ingick SAS ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet samt ett DIP-låneavtal med Castlelake.
- Den 15 november återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån.
- Den 21 november godkändes investeringsavtalet och DIP-låneavtalet av den amerikanska domstolen.
- Den 29 november meddelade EU-kommissionen att SAS rekapitalisering år 2020 är förenlig med statsstödsregler och därmed godkänd.
- Den 2 januari 2024 tillkännagav SAS att bolaget kommer att flyga till fler än 130 destinationer i över 40 länder under sommarsäsongen 2024, inklusive nio nya europeiska destinationer.
- Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen, som bl.a. innehåller finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS. SAS har för närvarande som målsättning att få chapter 11-planen godkänd av den amerikanska domstolen under första kvartalet av 2024, för att därefter erhålla regulatoriska godkännanden och sannolikt genomföra en svensk företagsrekonstruktion på SAS AB-nivå. SAS förväntar sig att ersättningen till oprioriterade borgenärer kommer att vara förhållandevis liten, att efterställda borgenärer inte kommer att få någon ersättning alls och att det inte kommer att finnas något värde kvar till befintliga aktieägare i SAS AB efter chapter 11-processen är slutförd. Samtliga av SAS AB:s stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer förväntas vidare bli inlösta, indragna och avnoterade i samband med rekonstruktionsförfarandenas slutförande, som förväntas äga rum omkring halvårsskiftet 2024.

### Händelser efter 31 januari 2024

- Den 5 februari 2024 gav SAS in en andra reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. I samband med det offentliggjorde SAS förväntade ersättningar till borgenärer i chapter 11-processen samt att Kommittén för oprioriterade borgenärer stödjer chapter 11-planen. SAS offentliggjorde även att en del av ersättningen till borgenärer kommer att innehållas i avvaktan på klarhet avseende vissa potentiella statliga icke-skatterelaterade fordringar, inklusive eventuella ränteförpliktelser hänförliga till statsstöd som erhöles under 2020.

### Återhämtning av efterfrågan och konkurrensförhållanden på marknaden

Covid-19-pandemin har inneburit de största utmaningarna för flygbranschen någonsin. Efter pandemin har flygindustrin kämpat för att återhämta sig och öka kapaciteten snabbt nog för att möta den snabbt ökande efterfrågan från passagerare. Geopolitiska spänningar i kombination med Rysslands pågående krig i Ukraina har fortsatt en negativ inverkan på återhämtningen för flygtrafik till och från Asien.

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

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

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

## Finansiella prognoser

Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. I samband med att det uppdaterade disclosure statement gavs in offentliggjorde SAS finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS, inklusive för räkenskapsåret 2023/2024. Under räkenskapsåret 2023/2024 förväntar sig SAS att intäkterna kommer att överstiga 48 miljarder SEK, med en justerad EBT<sup>1</sup> om cirka 0.0 till -1.0 miljarder SEK. Nettoskulden under räkenskapsåret 2023/2024 förväntas uppgå till 36–39 miljarder SEK innan chapter 11-processens slutförande, och till 22–24

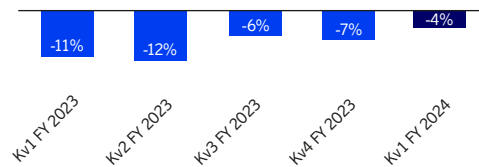
miljarder SEK efter chapter 11-processens slutförande. Likviditetsnivån förväntas under samma period uppgå till eller överstiga 4 miljarder SEK eller cirka 8 % av intäkterna (rullande 12 månader) för perioden fram till chapter 11-processens slutförande, samt 11 miljarder SEK eller cirka 25 % av intäkterna (rullande 12 månader) för perioden efter chapter 11-processens slutförande. Förutsatt att chapter 11 planen genomförs på ett framgångsrikt sätt förväntar sig SAS förbättrade finansiella resultat efter räkenskapsåret 2023/2024 i en onoterad miljö.

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

Den finansiella information som anges ovan utgör ingen garanti för framtida resultat. Även om den finansiella informationen återspeglar SAS nuvarande bedömningar och förväntningar är den föremål för väsentliga osäkerheter och faktorer, inklusive men inte begränsat till efterfrågan på marknaden, valutakurser, bränslepriser samt en framgångsrik implementering av chapter 11-planen. De finansiella prognoserna är vidare baserade på bland annat följande antaganden: en valutakurs om 10,49 SEK per USD och ett genomsnittligt baspris för flygbränsle om 830 USD per ton. Samtliga siffror redovisas på konsoliderad nivå för SAS-koncernen.

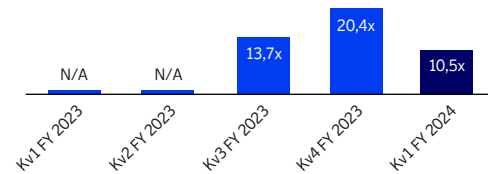
## AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

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



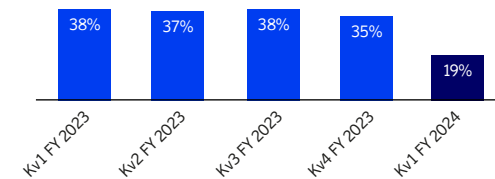
## FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

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 fyra åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Vi ser 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 Rysslands invasion av Ukraina. Detta påverkar bland annat återhämtningen av flygtrafiken till och från Asien, men har haft en begränsad påverkan på SAS. 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 2022/23, sid 104, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar - flygplan; Hybridobligationer; Rättstvister; Claims kopplade till chapter 11.

Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och påverkan från covid-19-pandemin beskrivs på sidan 19 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 av flygbränsle.

## Känslighetsanalys flygbränslekostnad NOV 2023–OKT 2024, miljarder SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	10,0	10,5	11,0	11,5	12,0
700 USD/ton	9,2	9,6	9,9	10,3	10,6
800 USD/ton	10,0	10,4	10,8	11,2	11,6
900 USD/ton	10,8	11,2	11,7	12,1	12,5
1000 USD/ton	11,6	12,1	12,5	13,0	13,5
1100 USD/ton	12,4	12,9	13,4	13,9	14,4

*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.*

Undantaget gäller till och med 2023/2024 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 2023/2024, 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 säkrar normalt dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 40 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultateffekt på 80 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultateffekt på 125 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

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

Baserat på leasingkulder om cirka 1 866 MUSD och USD-kursen per 31 januari 2024 skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 169 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 25 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 verksamheten fortsätter som vanligt i flygbolaget.

Chapter 11-processen är en juridisk process under tillsyn av det amerikanska federala domstolssystemet och som ett flertal stora internationella flygbolag baserade utanför USA har haft framgång med under åren för att minska sina kostnader och genomföra finansiella rekonstruktioner. SAS verksamhet påverkas inte av chapter 11-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 också säkrat så kallad debtorin-possession ("DIP")-finansiering, som ger SAS en stark finansiell ställning för att fortsätta den löpande verksamheten genom chapter 11-processen. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process. I oktober 2023 offentliggjorde SAS en överenskommelse med Castlelake avseende ett nytt DIP-lån om 500 miljoner USD (ca 5,5 miljarder SEK), i syfte att bland annat refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden. Efter kvartalets utgång ingick SAS och Castlelake följaktligen ett DIP-låneavtal, som slutligt godkändes av den amerikanska domstolen den 21 november, samt återbetalade sitt ursprungliga DIP-lån.

Den 3 oktober offentliggjorde SAS att investerarna Castlelake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med danska staten, utsetts som det vinnande budkonsortiet i SAS anskaffningsprocess för exitfinansiering. Under kvartalet, den 4 november, offentliggjorde SAS att bolaget följaktligen ingått ett investeringsavtal med det vinnande budkonsortiet. Investeringsavtalet innebär en investering i det rekonstruerade SAS om sammanlagt 1 200 miljoner USD

(cirka 13,2 miljarder SEK), bestående av 475 miljoner USD (cirka 5,225 miljarder SEK) i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD (cirka 7,975 miljarder SEK) i säkerställda konvertibla skuldebrev. Den överenskomna investeringsstrukturen kommer att resultera i en ägarstruktur efter rekonstruktionen (baserat på total aktieinvestering men före konvertering av de konvertibla skuldebreven) där:

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

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

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

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

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

Investeringsavtalet innehåller de slutliga villkoren för investerarnas kapitalinvestering samt de huvudsakliga villkoren för de säkerställda konvertibla skuldebreven och SAS rekonstruktionsplan enligt chapter 11. Den amerikanska domstolen godkände investeringsavtalet den 21 november. Den överenskomna exittransaktionen är fortsatt villkorad av godkännande i samband med fastställandet av chapter 11-planen.

Den 5 februari 2024 lämnade SAS in en andra reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. SAS

offentliggjorde också förväntade ersättningar till borgenärer i chapter 11-processen samt att Kommittén för oprioriterade borgenärer stödjer chapter 11-planen. SAS offentliggjorde även att en del av ersättningen till borgenärer kommer att innehållas i avvaktan på klarhet avseende vissa potentiella statliga icke-skatterelaterade fordringar, inklusive eventuella ränteförpliktelser hänförliga till statsstöd som erhöles under 2020. Chapter 11-planen och disclosure statement är föremål för domstolens godkännande och kan komma att revideras ytterligare.

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

### Legala frågeställningar

I EU-kommissionens beslut i november 2010 fälldes SAS tillsammans med ett stort antal andra flygbolag för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006 och dömdes att betala böter om 70,2 MEUR. SAS överklagade beslutet i januari 2011 och i december 2015 upphävde EU-domstolen EU-kommissionens beslut inklusive böterna om 70,2 MEUR. EU-domstolens dom vann laga kraft och bötesbeloppet om 70,2 MEUR återbetalades till SAS i början av mars 2016. EU-kommissionen fattade i mars 2017 ett nytt beslut i samma fråga och dömde återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är det samma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom meddelades den 30 mars 2022. SAS nådde delvis framgång i sitt överklagande och det under 2017 inbetalade bötesbeloppet sänktes något. SAS har överklagat domen.

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



# KONCERNENS RESULTATRÄKNING

## Resultaträkning i sammandrag inklusive rapport över övrigt totalresultat

MSEK	Not	Kv1	
		Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023
Intäkter	2	8 923	7 896
Personalkostnader		-2 102	-1 934
Flygbränslekostnader		-2 222	-2 481
Luftfartsavgifter		-831	-725
Övriga externa kostnader	3	-3 812	-4 248
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 090	-1 148
Resultatandelar i intresseföretag		3	4
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		-38	2
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-1 169</b>	<b>-2 634</b>
Finansiella intäkter och kostnader	5	99	185
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-1 070</b>	<b>-2 449</b>
Skatt		-383	-260
<b>Periodens resultat</b>		<b>-1 453</b>	<b>-2 709</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-127	-12
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		-41	-51
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		-596	-523
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-764</b>	<b>-586</b>
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>-2 217</b>	<b>-3 295</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>			
Periodens resultat		-1 453	-2 709
Periodens totalresultat		-2 217	-3 295
Resultat per stamaktie före och efter utspädning (SEK) <sup>1)</sup>		-0,20	-0,37

<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	Kv1	
	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023
Resultat före skatt (EBT)	-1 070	-2 449
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-	-4
Realisationsresultat <sup>1)</sup>	38	2
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-1 032</b>	<b>-2 451</b>

<sup>1)</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om -38 (-2) MSEK, varav sale and leaseback -38 (-2) MSEK under perioden november till januari.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 jan 2024	31 okt 2023	31 jan 2023
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	662	663	681
Materiella tillgångar	12 615	14 202	15 841
Nyttjanderättstillgångar	18 510	17 164	18 073
Finansiella tillgångar	8 716	9 426	10 186
Uppskjutna skattefordringar	1 582	1 853	1 506
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>42 085</b>	<b>43 308</b>	<b>46 287</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	499	443	273
Kortfristiga fordringar	6 258	5 933	5 095
Likvida medel	5 290	6 160	5 273
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>12 047</b>	<b>12 536</b>	<b>10 641</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>54 132</b>	<b>55 844</b>	<b>56 928</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Summa eget kapital</b>	<b>-8 327</b>	<b>-6 110</b>	<b>-2 533</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	10 477	11 091	15 034
Räntebärande leasingskulder	17 004	17 034	16 981
Andra långfristiga skulder	5 494	5 463	4 293
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>32 975</b>	<b>33 588</b>	<b>36 308</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	10 285	9 974	6 389
Räntebärande leasingskulder	4 540	4 393	3 847
Andra kortfristiga skulder	14 659	13 999	12 917
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>29 484</b>	<b>28 366</b>	<b>23 153</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>54 132</b>	<b>55 844</b>	<b>56 928</b>
Räntebärande tillgångar	15 518	17 859	17 159
Räntebärande skulder	42 306	42 492	42 251
Rörelsekapital	-14 352	-13 529	-12 071

## Specifikation av finansiell nettoskuld 31 januari 2024

	Enligt balansräkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	8 716	559
Kortfristiga fordringar	6 258	3 324
Likvida medel	5 290	5 290
Långfristiga skulder	32 975	27 481
Kortfristiga skulder	29 484	14 826
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>33 133</b>

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

# KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

## Förändring i eget kapital i sammandrag

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2022</b>	8 650	2 899	-244	20	7 615	-18 178	762
Ränta hybridobligation <sup>2)</sup>						-	-
Periodens resultat						-2 709	-2 709
Periodens totalresultat			-51	-12		-523	-586
<b>Utgående balans 31 januari 2023</b>	8 650	2 899	-295	8	7 615	-21 410	-2 533
Ränta hybridobligation <sup>3)</sup>						-	-
Periodens resultat						-2 992	-2 992
Periodens totalresultat			186	65		-836	-585
<b>Utgående balans 31 oktober 2023</b>	8 650	2 899	-109	73	7 615	-25 238	-6 110
Periodens resultat						-1 453	-1 453
Periodens totalresultat			-41	-127		-596	-764
<b>Utgående balans 31 januari 2024</b>	8 650	2 899	-150	-54	7 615	-27 287	-8 327

<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 366 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022.

<sup>3)</sup> Förfallna räntebetalningar om 599 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 13 april 2023 samt 11 oktober 2023.

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

## Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Resultat före skatt (EBT)	-1 070	-2 449
Avskrivningar och nedskrivningar	1 089	1 148
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	38	-2
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-472	-870
Betald skatt	0	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-415</b>	<b>-2 173</b>
Förändring av rörelsekapital	377	488
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-38</b>	<b>-1 685</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 913	-1 144
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-	-57
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	2 506	1 198
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>593</b>	<b>-3</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Upptagande av lån	5 560	825
Återbetalning av lån	-4 080	-1 377
Amorteringar av leasingkulder	-816	-789
Betald avgift och ränta DIP finansiering	-1 467	-12
Övrigt i finansieringsverksamheten	-626	-344
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-1 429</b>	<b>-1 697</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-874</b>	<b>-3 385</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	4	4
Likvida medel vid periodens början	6 160	8 654
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>5 290</b>	<b>5 273</b>

# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 204 621 (266 361) per 31 januari 2024.  
Medelantal anställda uppgick till 1 (2).

## Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kv1	
	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
Intäkter	14	14
Personalkostnader	-9	-8
Övriga rörelsekostnader	-332	-544
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-327</b>	<b>-538</b>
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-	-1 840
Finansnetto	145	97
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-182</b>	<b>-2 281</b>
Skatt	-	-
<b>Periodens resultat</b>	<b>-182</b>	<b>-2 281</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 jan 2024	31 okt 2023	31 jan 2023
	Finansiella anläggningstillgångar	20 592	20 623
Övriga omsättningstillgångar	266	399	193
Kassa och bank	1	1	1
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>20 859</b>	<b>21 023</b>	<b>20 275</b>
Eget kapital	18 904	19 086	18 362
Långfristiga skulder	12	14	1 568
Kortfristiga skulder	1 943	1 923	345
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>20 859</b>	<b>21 023</b>	<b>20 275</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 <sup>2</sup>	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2023	8 650	447	2 729	7 615	-355	19 086
Periodens resultat					-182	-182
<b>Utgående balans, 31 januari 2024</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>-537</b>	<b>18 904</b>

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

2) Förfallna räntebetalningar om 366 MSEK tillhörande räkenskapsår 21/22 som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022. Ytterligare förfallna räntebetalningar om 599 MSEK tillhörande räkenskapsåret 22/23 har skjutits upp enligt pressrelease 13 april 2023 samt 11 oktober 2023.



## 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

De nya eller reviderade IFRS som trätt i kraft i november 2023 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.

### 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 10-11 i denna rapport. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Förutom det som beskrivs nedan är de kritiska bedömningarna och källorna till osäkerhet i uppskattningar desamma som i senaste årsredovisningen.

Som beskrivs på sidan 11, 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. I chapter 11 finns en möjlighet att förhandla samt återlämna ("reject") kontrakt som fanns vid ingången av processen. I perioden augusti 2022 till januari 2024 har SAS valt att återlämna leasingkontrakt, en B737-700, tre A350-900, tre A321-200, en A320-200neo, en A330-300 samt ett antal motorer. Samtliga av dessa kontraktsåterlämningar har godkänts av domstol i USA. I samband med godkännandet gjorde SAS de relaterade tillgångarna tillgängliga för lease/långivarna, vilket ledde till att tillgångar och skulder förknippade med kontrakten togs bort från balansräkningen. Som ett steg i chapter 11 förväntar sig SAS att leasegivarna/långivarna och andra motparter kommer att begära skadestånd för sin ekonomiska skada och rapportera detta till domstolen i USA. På grund av osäkerheten i utfallet, då utfallen dels är beroende av antal anspråk, storleken på anspråken men också beroende av den omstruktureringsplan som senare i processen behöver godkännas av domstol, har SAS på ett tillförlitligt sätt inte kunnat uppskatta hur stor avsättning totala anspråken motsvarar. Dessa anspråk kan vara väsentliga. SAS redovisar avsättningar för anspråk för vilka det fanns tillräckliga och rimliga uppgifter för att uppskatta åtagandet.

### Påverkan från covid-19-pandemin, ansökan om chapter 11 och antagandet om fortsatt drift

Covid-19-pandemin och dess efterföljande effekter har i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och Rysslands invasion av Ukraina, som bland annat lett till att det ryska lufterummet är stängt. Detta påverkar bland annat återhämtningen av trafiken till och från Asien. Till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen råder det fortsatt osäkerhet.

SAS har kontinuerligt fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. Den 23 januari 2024 gav SAS in en reviderad chapter 11-plan samt ett relaterat s.k. disclosure statement till den amerikanska domstolen. I samband med att det uppdaterade disclosure statement gavs in offentliggjorde SAS finansiella prognoser för det rekonstruerade SAS, inklusive för räkenskapsåret 2023/2024, se vidare sida 10.

SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida förutsättningar lanserades i slutet av februari 2022. Viktiga delar i planen är: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandlingar av befintliga finansieringsarrangemang och andra långfristiga kreditfaciliteter. 2. Omvandling av flotta, nätverk och produktutbud. 3. Digital omvandling. 4. Positionera SAS som ledaren inom hållbart flygande. 5. Stärka den operativa plattformen. 6. Stärka SAS balansräkning genom att minska skulderna och ta in nytt kapital.

För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli 2022. Domstolen har godkänt SAS ansökan och SAS kan därmed fortsätta bedriva den löpande verksamheten. Som beskrivs på sida 12, nådde SAS under kvartalet en viktig milstolpe i chapter

11-processen. Den 4 november offentliggjorde SAS att bolaget ingått ett investeringsavtal med det vinnande budkonstortiet. Investeringsavtalet innebär en investering i det rekonstruerade SAS om sammanlagt 1 200 miljoner USD (ca 13,2 miljarder SEK), bestående av 475 miljoner USD (ca 5,225 miljarder SEK) i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD (ca 7,975 miljarder SEK) i säkerställda konvertibla skuldebrev. Som också beskrivs på sida 12 så har SAS ingått ett DIP-låneavtal med Castlflake. Den 15 november återbetalade SAS sitt ursprungliga DIP-lån.

Under räkenskapsåret 2023/2024 förväntas skulder eller skuldliknande poster om 20 miljarder SEK konverteras eller minskas genom chapter 11-processen (varav en majoritet är skulder i balansräkningen), varför det nuvarande negativa egna kapitalet i koncernen bedöms vara övergående. Under förutsättning att SAS FORWARD-planen genomförs framgångsrikt förväntar sig SAS att uppnå en stark finansiell ställning. SAS förväntar sig för närvarande att slutföra rekonstruktionsförfarandena omkring halvårsskiftet 2024.

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

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

### Rörelsesegment och uppdelning av intäkter

Koncernens verksamhet redovisas som ett rörelsesegment, vilket är konsekvent med den interna rapporteringen till högsta verkställande beslutsfattaren definierad som SAS koncernledning. I not 2 redogörs för uppdelning av intäkter per intäktskategori och geografiskt område 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**

	Kv1	Kv1
	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023
Passagerarintäkter	6 468	5 786
Charterintäkter	291	238
Fraktintäkter	297	369
Övriga trafikintäkter	778	553
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>7 834</b>	<b>6 946</b>
Övriga rörelseintäkter	1 089	950
<b>Summa</b>	<b>8 923</b>	<b>7 896</b>

**Geografisk uppdelning**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023
Passagerarintäkter	1 809	1 696	695	641	2 201	1 942	1 763	1 507	6 468	5 786
Charterintäkter	-	-	-	-	291	238	-	-	291	238
Fraktintäkter	1	1	1	1	12	11	283	356	297	369
Övriga trafikintäkter	299	162	115	61	73	185	291	145	778	553
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>2 109</b>	<b>1 859</b>	<b>811</b>	<b>703</b>	<b>2 577</b>	<b>2 376</b>	<b>2 337</b>	<b>2 008</b>	<b>7 834</b>	<b>6 946</b>

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023
Övriga rörelseintäkter	126	117	291	276	187	161	218	170	267	226	1 089	950

För koncernens olika intäktsslag 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–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
Trafikintäkter										
Passagerarintäkter	1 655	1 459	1 745	1 670	866	715	2 202	1 942	6 468	5 786
Charterintäkter	104	57	142	140	45	41	-	-	291	238
Fraktintäkter	52	72	44	65	62	72	139	160	297	369
Övriga trafikintäkter	199	139	210	159	104	68	265	187	778	553
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>2 010</b>	<b>1 727</b>	<b>2 141</b>	<b>2 034</b>	<b>1 077</b>	<b>896</b>	<b>2 606</b>	<b>2 289</b>	<b>7 834</b>	<b>6 946</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>187</b>	<b>161</b>	<b>291</b>	<b>276</b>	<b>126</b>	<b>117</b>	<b>485</b>	<b>396</b>	<b>1 089</b>	<b>950</b>
<b>Summa</b>	<b>2 197</b>	<b>1 888</b>	<b>2 432</b>	<b>2 310</b>	<b>1 203</b>	<b>1 013</b>	<b>3 091</b>	<b>2 685</b>	<b>8 923</b>	<b>7 896</b>

## NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
Försäljnings- och distributionskostnader	-629	-556
Cateringkostnader	-280	-302
Hanteringskostnader	-649	-624
Tekniskt flygplansunderhåll	-809	-696
Data- och telekommunikationskostnader	-378	-339
Administrativa tjänster	-406	-652
Wet lease-kostnader	-356	-353
Övrigt	-305	-726
<b>Summa</b>	<b>-3 812</b>	<b>-4 248</b>

## NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-1	-1
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-257	-296
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-832	-851
<b>Summa</b>	<b>-1 090</b>	<b>-1 148</b>

## NOT 5 FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2023–2024	Nov–jan 2022–2023
Ränteintäkter	351	187
Räntekostnader	-1 090	-633
Övriga finansiella kostnader	-7	-28
Valutakursdifferenser	40	5
Räntekostnader, IFRS 16	-224	-231
Valutakursdifferenser, IFRS 16	1 029	885
<b>Summa</b>	<b>99</b>	<b>185</b>

**NOT 6 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER****Verkligt värde och redovisat värde på finansiella tillgångar och skulder**

	31 jan 2024		31 okt 2023	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>MSEK</b>				
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	21	21	50	50
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	17	17	17	17
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	12 275	12 275	12 918	12 918
<b>Summa</b>	<b>12 313</b>	<b>12 313</b>	<b>12 985</b>	<b>12 985</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	16	16	10	10
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	22	22	24	24
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	25 990	24 597	26 765	25 092
<b>Summa</b>	<b>26 028</b>	<b>24 635</b>	<b>26 799</b>	<b>25 126</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 (justerade) 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 jan 2024			31 okt 2023		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
<b>MSEK</b>						
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	21	21	-	50	50
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	17	17	-	17	17
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>67</b>	<b>67</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	16	16	-	10	10
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	22	22	-	24	24
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>34</b>	<b>34</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 7 mars 2024

**Carsten Dilling**  
Styrelsens ordförande

**Lars-Johan Jarnheimer**  
Vice ordförande

**Oscar Stege Unger**  
Styrelseledamot

**Nina Bjornstad**  
Styrelseledamot

**Henriette Hallberg Thygesen**  
Styrelseledamot

**Kay Kratky**  
Styrelseledamot

**Michael Friisdahl**  
Styrelseledamot

**Kim John Christiansen**  
Styrelseledamot

**Jens Lippestad**  
Styrelseledamot

**Tommy Nilsson**  
Styrelseledamot

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

Delårsrapporten har ej varit föremål för revision.



# TRAFIKTALSINFORMATION

## Reguljär passagerartrafik

	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	4 746	4 465	6,3 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	6 192	5 450	13,6 %
ASK, säteskilometer (milj.)	8 709	7 982	9,1 %
Kabinfaktor	71,1%	68,3%	2,8 <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	1,04	1,05	-0,8 %
Passageraryield, nominell	1,04	1,06	-1,6 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,74	0,72	3,2 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,74	0,72	2,5 %
RASK, valutajusterad	0,86	0,83	4,0 %
RASK, nominell	0,86	0,83	3,2 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## Total trafik (reguljär- och chartertrafik)

	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	4 853	4 566	6,3 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	6 552	5 784	13,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	9 124	8 351	9,3 %
Kabinfaktor	71,8 %	69,3 %	2,6 <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,00	-1,13	-11,7 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,98	-1,15	-14,4 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,76	-0,84	-9,8 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,74	-0,85	-13,1 %

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## SAS reguljära trafikutveckling per linjeområde

	Nov-jan 2023-2024 vs. Nov-jan 2022-2023	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	17,3 %	13,7 %
Europa/Intraskand	16,8 %	11,9 %
Inrikes	-0,2 %	-5,4 %

## Produktivitet och miljöeffektivitet

Produktivitet	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Förändr. mot f.g. år
Kabin, Blocktimmar/år <sup>1)</sup>	647	668	-3,1 %
Piloter, Blocktimmar/år <sup>1)</sup>	523	524	-0,2 %
	Januari 2024	Januari 2023	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag (R12)	8,68	7,63	13,9 %
Miljöeffektivitet, rullande 12 mån	Januari 2024	Januari 2023	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	2 907	2 512	15,7 %
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram	51,1	53,8	-5,0 %

<sup>1)</sup>Inkluderar SK, Connect och Link

# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS flygplansflotta 31 januari 2024

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	9,9	5	6		11	11				11	2	
Airbus A320-familjen	6,1	15	69		84	54	30			84	13	
Boeing 737NG	23,9	1			1	1				1		
Embraer E195-100	14,8		10		10			10		10		
Bombardier CRJ	9,6			17	17				17	17		
ATR-72	10,4			6	6				6	6		
<b>Summa flygplan i trafik</b>	<b>7,9</b>	<b>21</b>	<b>85</b>	<b>23</b>	<b>129</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>129</b>	<b>15</b>	<b>-</b>
<b>Flygplan under utfasning/uthyrning</b>												
Airbus A321-200	21,8	4			4							
Boeing 737NG <sup>1)</sup>	15,4	9			9							
<b>Summa</b>	<b>20,7</b>	<b>13</b>			<b>13</b>							

<sup>1)</sup>Varav 8 st under uthyrning per 31 januari 2024

Flygplan på fast order FY24 –FY25 per 31 januari 2024	FY24	FY25	FY26	Summa
Airbus A320neo	7	2	4	13
Airbus A350		1	1	2
<b>Summa</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>15</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, rating-institut och andra värdefull information. För definitioner, se avsnitt Definitioner och aktieägarinformation. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor relations.

	31 jan 2024	31 okt 2023	31 jan 2023
Avkastning på investerat kapital (ROIC)	-4 %	-7 %	-11 %
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	10,5x	20,4x	n/a
Finansiell beredskap	19 %	35 %	38 %
Avkastning på eget kapital	n/a	n/a	-632 %
Soliditet	-15 %	-11 %	-4 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	33 132	32 634	33 809
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-2,19	-1,89	-1,4
Skuldsättningsgrad	-4,0	-5,3	-13,3
Räntetäckningsgrad	-0,01	-0,46	-1,8

## Resultatbaserade nyckeltal och medelantal anställda

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov-jan 2023-2024	Nov-jan 2022-2023	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Maj-jul 2023	Maj-jul 2022	Aug-okt 2023	Aug-okt 2022
Intäkter	8 923	7 896	8 955	7 048	13 173	8 580	12 019	10 651
Rörelseresultat (EBIT)	-1 169	-2 634	-986	-763	1 577	-1 148	-662	-92
EBIT-marginal	-13,1 %	-33,4 %	-11,0 %	-10,8 %	12,0 %	-13,4 %	-5,5 %	-0,9 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 070	-2 449	-1 414	-1 557	457	-1 991	-2 110	-1 701
Periodens resultat	-1 453	-2 709	-1 525	-1 520	461	-1 848	-1 928	-1 238
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 032	-2 451	-1 561	-1 613	464	-2 081	-2 113	-1 626
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,20	-0,37	-0,21	-0,21	0,06	-0,25	-0,27	-0,17
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	555	-1 688	2 763	2 599	1 383	-472	73	786
Medelantal anställda (FTE)	8 099	7 497	7 928	6 881	8 287	7 435	8 124	7 492

# DEFINITIONER OCH AKTIEÄGARINFORMATION

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** – Resultat före skatt, finansnetto, resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag och avskrivningar.

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

**EBT** – Resultat före skatt.

**EES** – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

**Enhetsintäkt** – Se PASK.

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

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

**Finansiell nettoskuld** – Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto.

**Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA** – Genomsnittlig finansiell nettoskuld i relation till justerad EBITDA.

**FTE** – Medelantal anställda.

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

**ICAO** – International Civil Aviation Organization. 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.

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

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

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

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

**Offererade säteskilometer** – Se ASK.

**Offererade tonkilometer** – Se ATK.

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

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

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

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

**Resultat per stamaktie (EPS)** – Periodens resultat hänförligt till moderföretagets ägare med avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

**RPK, Betalda passagerarkilometer** – Antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som de flyger.

**RTK, Betalda tonkilometer** – Antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.

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

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

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

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 bränslereffektiva flygplan. Förutom flygverksamheten, erbjuder SAS marktkjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster. SAS är en av grundarna av Star Alliance™ och tillsammans med partnerbolagen erbjuds ett stort antal destinationer runt om i världen.

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

### Finansiell kalender

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

18 mars 2024	Årsstämma
30 maj 2024	Delårsrapport Kv. 2 (nov 2023–apr 2024)
12 september 2024	Delårsrapport Kv. 3 (nov 2023–jul 2024)
12 december 2024	Bokslutskommuniké (nov 2023–okt 2024)

### Investor relations

#### IR-kontakt

Tel: +46 70 997 70 70

E-post: [investor.relations@sas.se](mailto:investor.relations@sas.se)